

Trafalgar

Mando, Marinería y
Maniobras Navales. 1805

DR LUIS MIGUEL COÍN CUENCA





Luis Miguel Coín Cuenca, natural de Vélez Málaga y bautizado en la iglesia parroquial con el nombre completo de Luis Miguel de la Santísima Trinidad. Es capitán de la Marina Mercante española, alférez de Navío, retirado, de la Reserva Naval de la Armada española. Ex entrenador nacional de Vela de la Federación Nacional española. Doctor en Historia de la Navegación por la Universidad de Cádiz y ex profesor titular de Maniobra, Reglamentos y Señales Marítimas de la Facultad de Ciencias Náuticas de la Universidad de Cádiz.

Realizó en 1989 una tesis doctoral sobre los aspectos náuticos de los cuatro viajes colombinos y sobre la carabela colombina La Niña. Dirigió después su construcción y la mandó como capitán en 1990 durante la travesía del Atlántico desde el Puerto de Santa María (Cádiz) hasta la isla del Caribe de San Bartolomé y después Santo Domingo en 21 días de travesía oceánica, para repetir el verdadero primer viaje de Cristóbal Colón. La ciudad de Cádiz le otorgó la Medalla de Oro del Trimilenario.

Publicó en 1992 el libro titulado *El viaje de la carabela Niña de Cádiz y el primer viaje de Cristóbal Colón*. Participó como asesor náutico, junto a John Dyson y Peter Christopher, en el libro titulado *Columbus: for gold, god and glory*, traducido a cinco idiomas por la editora canadiense Madison Press Book.

Desde 1996 a 2001 realizó una investigación, reconstrucción y navegación de una réplica de embarcación hispano-musulmana del siglo X de nuestra era, y precursora de las carabelas españolas y portuguesas. Actualmente está expuesta en la entrada al puerto de Almería: Faluca Almeriya.

Publicó en 2004 otro libro sobre el viaje de la carabela Niña de Cádiz y Colón titulado *Un viaje de 20 días y dos rumbos que cambió el mundo* editado por el Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz.

En la actualidad, ya jubilado, es presidente de la Asociación Nacional de la Carabela Niña, Nao Santa María y Navío Santísima Trinidad.



Trafalgar

Mando, Marinería
y Maniobras Navales. 1805



© Dr. Luis Miguel Coín Cuenca, 2022

Coordinador de edición: José Manuel Prieto Villar.

Prólogo: Julio Terrón Pernía.

Ilustraciones: Juan Luis Rincon Chamorro, José Manuel Prieto Villar.

Portada: Javier Pérez Prieto.

Anexo: Estudio Técnico del navío S. Trinidad. Juan M. López Vázquez.

Colaboración: Naufragios posteriores a la batalla de Trafalgar. Fernando José García Echegoyen.

Depósito Legal: CA 552022

I.S.B.N.: 978-84-09-38738-0

Impreso en España con papel con certificaciones
FSC y PEFC (papel obtenido de bosques sostenibles)



unoeditorial.com

La reproducción total o parcial de este libro, por cualquier medio, no autorizada por los autores y editores viola derechos reservados. Cualquier utilización debe ser previamente autorizada.

Trafalgar

Mando, Marinería
y Maniobras Navales. 1805



Nuevo estudio con la verdadera historia
de los dos combates y la gesta perdida del Trinidad

DR. LUIS MIGUEL COÍN CUENCA

Índice

Agradecimientos.....	9
Dedicatoria.....	11
Prólogo.....	13
Introducción.....	17
Antecedentes Históricos: sobre el mando, la marinería y las maniobras en un combate naval	22
Las batallas navales más importantes desde la antigüedad	31
Batallas navales inmediatamente anteriores a la de Trafalgar	69
Campaña de la batalla naval de Trafalgar.....	95
Batalla de Trafalgar (Cádiz, 21 octubre de 1805).....	107
Maniobras y combates de Escuadras	144
Maniobras y Combates de los navíos principales de las dos flotas: Victory, Santísima Trinidad, Bucentaure, Redoutable, Príncipe de Asturias, Dreadnought, Santa Ana, Royal Sovereign y San Juan Nepomuceno.....	159
Maniobras de otros navíos y combates de las dos flotas	239
Maniobras y combates de los navíos de vanguardia de Dumanoir.....	248
Día 23 de octubre: segunda parte del combate de Trafalgar	259
Consideraciones finales	266
La Ingeniería Naval en la Reconstrucción del Navío Santísima Trinidad	275
Los pecios de Trafalgar	308
Bibliografía.....	326
Museo Internacional de la Navegación en Cádiz.....	328

Agradecimientos

Archivo de Indias.

Arsenal de La Carraca.

Asociación Cádiz Capitana del Mar.

Asociación Carabela la Niña.

Instituto Hidrográfico de la Marina.

Museo Naval de Madrid.

Observatorio de la Armada



Dedicatoria

Dedicado a todos los profesores, alumnos y personal de administración y servicios de la Universidad de Cádiz y a las personas que aman a las Marinas y a los Marineros Españoles.

Nota de edición: El presente libro se ha autoeditado con el fin de que cualquier persona pueda acceder libremente y sin ninguna limitación de tipo económico o legal a la información que contiene, siendo gratis tanto su versión impresa como e – Book. Esto atiende al deseo del autor de difundir en acceso abierto sus investigaciones sobre la historia Marítima Española y más en concreto sobre la Batalla de Trafalgar, poniendo en tela de juicio todo lo que hasta ahora se daba por veraz con argumentos sólidos y referencias explícitas contenidas en la bibliografía. Se han impreso 50 ejemplares en una primera edición especial que han repartido entre diferentes instituciones públicas y privadas, así como a bibliotecas y diferentes colaboradores. Se deja abierta una segunda edición actualizada derivadas de posteriores investigaciones del autor. Su versión digital se puede descargar gratuitamente desde Google Libros.



Prólogo

El autor de este libro me ha pedido que lo prologue y entiendo que debe ser porque aparte de ser amigo del profesor Coín desde los años 80, he tenido la oportunidad de seguir muy de cerca sus apasionantes estudios, investigaciones y aventuras desde entonces.

Tuve la suerte de conocerlo, en la Escuela Superior de la Marina Civil de Cádiz, donde trabajábamos juntos como profesores. Recuerdo que cuando coincidíamos en lugares comunes ya contaba ilusionado y con fe, su nueva teoría sobre la verdadera ruta del primer viaje de Colón, donde afirmaba que el Almirante había mentido, pues conocía de antemano la existencia de tierra hacia occidente al otro lado del Atlántico, a unas setecientas leguas y pico y además la verdadera ruta que siguió en su primer viaje. Pero, es más, cuando hablaba de la carabela la Niña decía que las réplicas realizadas hasta la fecha, unas con motivo de las celebraciones de los centenarios del Descubrimiento y otras de algunos autores, estaban construidas, pues no cumplían con las maniobras y rumbos que describe Colón en su diario. Se propuso construir una que sí lo hiciera y para ello se dedicó durante años a una concienzuda investigación para el diseño y construcción de la carabela en astilleros de Barbate. Después de enamorar a la Diputación de Cádiz con su proyecto, consiguió de ella la financiación necesaria, como hizo Colón en su día de los Reyes Católicos. Ya hubiera sido suficiente con construirla, pero su espíritu inquieto y aventurero no se lo permitía y decidió realizar el viaje con ella, para demostrar su teoría por la nueva ruta con una tripulación de alumnos de la Escuela, cosa que realizó en 1990 resultando todo un éxito.

Muchos años de colaboración con él en dibujos, posters, edición de textos, fotografía, conferencias y en todo este tiempo he podido constatar que estos estudios solo los podía realizar él, pues poseía y posee los conocimientos, las características de carácter y actitudes para ello y que expongo a continuación.



He de destacar en primer lugar la pasión que unido al interés y la intensidad por los temas que aborda, fue determinante para llevar a cabo tan ingente tarea. Lo vi meterse en el personaje de Colón día a día en su viaje, soñar con él, comprender sus debilidades, sus emociones, sus miedos, sus mentiras. Lo vi también día a día montarse mentalmente en la carabela y seguir paso a paso la singladura, cotejando datos del diario con lo náuticamente posible, poniendo en orden eventos, visiones, sucesos que aparecían intencionadamente erróneos en las copias del mismo para confundir y esconder la ruta verdadera. Recuerdo que le decía en broma: “Luis, te van a llamar algún día un heredero del Almirante para ver donde guardó sus documentos”.

Citar también en segundo lugar la valentía intelectual y la motivación para aprender a mirar con ojos nuevos, las historias de Colón, que parecen oficialmente cerradas después de muchos años de investigación, de los documentos existentes por los historiadores y profesionales. Para ello al ser marino y conocer las técnicas de construcción y navegación de buques, y haber navegado por las zonas descritas en los documentos, aplica la metodología de poner bajo sospecha y a la luz de la lupa lo que náuticamente es posible, todo lo que lee, tanto en maniobras, construcción, rumbos, velocidades, complementando así sus conocimientos de historia de la Marina, y detectando mentiras, cambios interesados en los legajos y en las versiones oficiales.

Y resaltar en tercer lugar su enorme capacidad de trabajo, sacrificio, fortaleza, constancia y perseverancia frente a los impedimentos que ha sufrido para llevar a cabo sus sueños, tanto en tierra como en el mar.

Allá por el 2006 conociendo mi interés por todo lo relacionado con la batalla de Trafalgar, pues personalmente había leído muchísimo sobre el tema, hizo que nuestros destinos se cruzaran en su nueva aventura sobre sus nuevas ideas de lo que aconteció alrededor de la batalla.

De nuevo surgió un Coín apasionado que contaba sus originales ideas e investigaciones, después de horas de charla. Pude seguir otra vez y muy de cerca la gestión de este libro, participé en los dibujos iniciales de los planes de batalla, en la evolución de las flotas y de las escenas de los principales



barcos antes, durante y después de la batalla. Fui escuchando sorprendido y apasionado los nuevos detalles de esta nueva línea de investigación, yo que casi sentía que lo sabía todo sobre ello. Y de nuevo sus muchos valores expresados anteriormente sobre Luis Miguel Coín, concurrieron en este segundo estudio.

Muchas de las cosas que todos sabíamos se pusieron en entredicho. Los errores de Villeneuve, la aplastante prepotencia inglesa ese día, las maniobras exitosas y grandilocuentes de la imaginería de los cuadros de los vencedores que contribuyeron a fijar en la retina del mundo el poderío inglés, lo malo que eran españoles y franceses, la fama consagrada de Nelson y un largo etc.

Luis Miguel me ha expresado muchas veces los objetivos generales que persigue en la publicación que tienes entre las manos, querido lector. Desea poner los hechos y la gesta de los españoles en su justo punto, sobre todo la del Santísima Trinidad , el Príncipe de Asturias y el San Juan Nepomuceno, la bondad marinera de nuestros buques, regenerar la fama y actuaciones de marinos españoles y franceses sobre todo de Villeneuve, Antonio Escaño, Gravina, Churruca... , redibujar las escenas inglesas de la batalla, para hacerles justicia en la historia y aumentar nuestra autoestima, transmitiendo también los valores de nuestro pueblo, en las gestas que ha acometido a lo largo del tiempo. Muchas veces le he escuchado su ¡" basta ya de mentiras y de leyenda negra" ¡, aunque también es consciente de nuestras debilidades, y que tampoco las calla. ¡que buen pueblo para tener buenos dirigentes ;

Es por eso que el libro empieza con una historia de los grandes generales y batallas para expresar sus buenas dotes de mando, nos habla de estrategias en la guerra en el mar, su evolución, señalando errores y aciertos para que comprendamos mejor el verdadero centro de lo que se pone en juego en la batalla de Trafalgar.

Luis Miguel Coín ha consultado fuentes inglesas, francesas, españolas, desplazándose a las hemerotecas de las ciudades que las contiene: Londres, Portsmouth, París, Madrid para después durante días y días desgranar, interpretar y meterse en cada barco, conocer nombre de sus jefes, su perso-



nalidad, forma de pensar y de actuar. Analiza vientos, aparejos, rumbos, nudos de navegación, para ver la evolución posible y desarrollar las principales escenas describiendo paso a paso como se acercaron a su devenir final.

Es sorprendente como se mete en la cabeza de los marinos, descubrir sus momentos de miedo, debilidad, arrojo, responsabilidad. Este conocimiento le lleva a elogiar a contracorriente la maniobra de Villeneuve, sacar a la luz los errores tácticos y en acciones en la batalla, así como el futuro comportamiento de los franceses Magendi o el de Dumanoir. Le lleva entre otras cosas a valorar a Escaño, a entender la fulgurante carrera de Gravina, del impresionante comportamiento del Príncipe de Asturias, las circunstancias y protagonistas de la muerte de Villeneuve en Rennes, entre otras cuestiones.

La gesta del Trinidad está especialmente tratada y descrita muy pormenorizada porque ahí estuvo la clave el devenir de la batalla. La posterior iconografía que se realice a partir de esta descripción pondrá en entredicho muchas teorías aceptadas y difundidas hasta la saciedad por los vencedores.

Incide también, como antes decía, en nuestras propias carencias y debilidades de un sistema que no supo defender y pertrechar de medios a nuestra valerosa marina, sacando conclusiones para nuestro presente.

Dejo para el final un cuarto valor de Luis Miguel Coín, y es su enorme capacidad de soñar utopías a lo grande, que cuando las imagina, las ve posible, las predica con convicción y casi parecen posibles de realizarse.

Puedo asegurar que esta obra no le dejará indiferente, deseará que se den a conocer sus ideas, charlará sobre ellas, se preguntará como yo, si algún día se pondrá en valor a tiempo y se divulgará en documentales, entrevistas, dioramas en museos, pinturas, en un país acostumbrado a grandes homenajes tardíos, ya en ausencia de sus autores y de eso sabe bastante Blas de Lezo, pues de momento creo que como a muchos, no se le ha hecho justicia a tanto trabajo y valor puesto en el empeño. Esperemos que este libro contribuya a remediarlo. De momento, desde este prólogo me quito el sombrero y brindo por los mejores vientos y devenir para esta nueva travesía del doctor Luis Miguel Coín Cuenca, pues al país le interesa, nos interesa a todos.

Introducción

Trafalgar, la sangrienta y feroz batalla naval, se puede considerar en la compleja historia marítima española, desde un punto de vista estratégico, a medio camino entre la derrota táctica y climatológica de la Armada Invencible (año 1588)¹ y la derrota total, calificada por la mayoría de intelectuales españoles como el Desastre del 98, de las flotas españolas de Cuba y Filipinas (año 1898), contra las flotas del Atlántico y del Pacífico de los Estados Unidos de Norteamérica. En más de trescientos años, desde la campaña de Inglaterra, la Alta Administración de la flota de guerra española no había aprendido nada para ser eficaz en la contienda marítima, sino que había ido empeorando en todos los niveles de lucha en combates de escuadras².

Desde la época de la Armada Invencible³, a pesar del enorme potencial económico del imperio español, comenzó la era de la ineficacia naval española en combates de flotas en todos los mares del mundo, debido a la falta de personal náutico y recursos económicos, que todavía hoy sorprende a los especialistas en historia naval militar.

«La Armada, sin embargo, marca la decadencia del poder naval español»⁴

La opinión del contralmirante y jefe del Estado Mayor de la flota española en la batalla naval de Trafalgar Antonio de Escaño⁵ coincidía plenamente con

1 Geoffrey Parker. *El éxito nunca es definitivo. Imperialismo, guerra y fe en la Europa Moderna*. Pág. 61.

2 González-Aller. *Corpus Documental*. Tomo II. Carta del brigadier de la Armada española Enrique McDonnell. Pág. 1.346. Mayor General Antonio de Escaño. Pág. 1347.

3 Geoffrey Parker. *El éxito nunca es definitivo*. Pág. 91.

4 Stevens & Westcott. *A History of Sea Power*. Pág. 125.

5 González-Aller. *Corpus Documental*. Tomo II. Pág. 1.347.



la de los antiguos profesores de historia de la Academia Naval de los Estados Unidos de Norteamérica: William Oliver Stevens y Allan Westcott⁶.

Esta decadencia que empezó a atisbarse en 1588 llegó a tocar fondo en 1898 con los desgraciados y desesperados combates de Manila (Islas Filipinas) y Santiago (Isla de Cuba), donde dos escuadras españolas son totalmente destruidas y hundidas, una después de otra, por dos escuadras norteamericanas ligeramente superiores sobre el papel, que no sufrieron ni una sola pérdida de navíos. Estas batallas navales se consideran internacionalmente el mayor récord de destrucción realizado por una flota sobre otra en toda la historia naval del mundo⁷.

El almirante especialista en guerra naval moderna Mahan llegó a advertir a una eufórica opinión pública norteamericana, después de la rápida, inesperada y apabullante victoria de su flota sobre la española, contra el pronóstico de los países marítimos avanzados: «*No debemos esperar nunca jamás tener un enemigo tan inepto como España se ha mostrado por sí misma*»⁸. Y el embajador alemán en Madrid de esa época, recabada su opinión por un periodista español sobre las batallas navales de Manila y Santiago, se limitó a responder lacónicamente:

«*A España le ha sobrado valor y le ha faltado sentido común*»⁹.

En la batalla de Trafalgar del 21 de octubre de 1805, la flota de Inglaterra por una parte y la flota combinada de Francia y España por otra, se enfrentaron en combate de aniquilación total para decidir a su favor el dominio de los mares de todo el mundo. Y tras más de cinco horas de duro y trabado combate los ingleses vencieron con mucha dificultad a los franco - españoles. La primera parte de la batalla terminó con la victoria reñida de la flota inglesa, que apresó dieciocho navíos franco - españoles, un buque francés voló por la explosión interior a resultas del combate,

6 Stevens & Westcott. *A History of Sea Power*. Pág. 125.

7 Stevens & Westcott. *A History of Sea Power*. Pág. 286.

8 Stevens & Westcott. *A History of Sea Power*. Pág. 283.

9 *Revista de Historia* 16. Desastres de Cuba y Filipinas. Febrero. Año 1998.



cuatro navíos franceses se retiraron a Francia sin apenas combatir y finalmente once navíos de la escuadra combinada, la mayoría muy batidos y casi desarbolados¹⁰, entraron de arribada¹¹ en Cádiz a buscar refugio. La segunda parte de la batalla ocurrió el día 23 siguiente con la salida imprevista de 7 navíos Combinados que pusieron en desbandada y desertando la zona a la dispersa flota inglesa, fondeada en la Ensenada de Barbate, que perdió 14 presas, de las cuales 12 se hundieron, o fueron hundidas o quemadas antes de cortar los remolques los propios ingleses, y 2 navíos fueron liberados por la escuadra Combinada que después volvió a Cádiz. Por la parte inglesa, se conoció de forma oficiosa que de los 27 navíos que habían intervenido en el combate, 21 navíos quedaron tan destrozados del combate que antes de llegar al refugio de Gibraltar 5 se habían hundido a causa del temporal. La información oficial inglesa que se dio mucho más tarde no tiene ninguna credibilidad náutica ni militar. Es solo muy hábil propaganda favorable.

A pesar de la reñida derrota, la escuadra combinada luchó dignamente. En palabras del capitán de navío español Fernández Duro, citando a M. James: *«Los franceses y españoles se batieron, en general, valientemente y en algunos navíos de una y otra nación con heroicidad»*¹².

La Gaceta de Gibraltar reconoció poco después del combate:

*«El fuego de los franceses fue más vivo al principio, pero los españoles mostraron más firmeza y valor hasta el fin que sus aliados»*¹³.

La opinión de Remi Monaque, almirante de la marina francesa e historiador naval, es rotunda:

10 Desarbolar: 1. tr. Mar. Destruir, tronchar o derribar los árboles (// palos de la embarcación).

11 Arribar: Del lat. *arripāre, der. de ripa 'orilla'. 1. intr. Dicho de una nave: Llegar a un puerto.

12 Fernández Duro. *Armada Española*. Tomo VIII. Pág. 350

13 *Gaceta de Gibraltar*. De 9 de noviembre de 1805.



«Para los franceses el combate marca una fractura histórica. Para los ingleses Trafalgar es una apoteosis. Para los españoles Trafalgar es un sacrificio inútil en pro de un aliado impuesto que no se mostró nada agradecido»¹⁴.

A partir de Trafalgar Inglaterra quedó libre para siempre de la amenaza de invasión de su territorio por las tropas de Napoleón Bonaparte. Y como consecuencia natural de la derrota, todo el imperio marítimo español quedó indefenso y a merced de la flota inglesa, que, aunque atacó al año siguiente no consiguió nada, debido a la prevalencia de su guerra en Europa contra Napoleón en la que empleaba a la mayor parte de su ejército. Pero poco después de terminar las guerras napoleónicas, con la ayuda de la poderosísima flota de Inglaterra, todas las colonias españolas del continente americano alcanzaron por la fuerza de las armas la independencia de España.

Flotas que participaron en la batalla naval

La inglesa era la flota más poderosa, considerada ya la primera flota de alta mar del mundo. Poseía buenos buques, competentes oficiales y excelentes marineros.

La flota francesa se podía catalogar como la segunda flota de alta mar del mundo. Contaba también con buenos buques, pero los jefes y oficiales a consecuencia de las purgas de la Revolución eran casi todos neófitos y no presentaban tanta capacitación marinera y de combate como los ingleses. Los marineros franceses, aunque muy motivados políticamente, tenían poca experiencia en combates navales.

La española era la tercera flota de alta mar del mundo. Armaba¹⁵ buques tan buenos, algunos más, que los ingleses y franceses, disponía de capacitados oficiales con un gran bagaje náutico, conocedores de la teoría de la navegación y de su práctica, pero por el contrario acusaba una severa carencia de marineros profesionales que era suplida completando la marinería con

14 Remi Monaque. *Trafalgar y el mundo atlántico. Trafalgar 1805. Estrategia, Táctica y resultado*. Págs. 172, 173.

15 Armar: Proveer a una embarcación de todo lo necesario para su explotación comercial o de guerra.



personal de tierra sin ninguna preparación marítima ni de combate naval. En los buques españoles sólo un cuarto de la tripulación estaba marineada¹⁶, la mayoría adolecía de entrenamiento y el resto eran sólo soldados recién llegados. En los buques ingleses la marinería, muy entrenada, suponía las tres cuartas partes de la tripulación de cada buque, por ello sus buques eran muy maniobreros y la flota inglesa gozaba de un gran componente táctico en los combates navales. En cualquier condición de mar y viento eran enemigos temibles y muy difíciles de batir, buque a buque o en flota¹⁷.

Enrique McDonnell, brigadier español de origen irlandés, en su teórico y extenso Examen militar del combate naval de Trafalgar, en el que participó al mando del navío Rayo, consideraba a la legislación militar española, alta responsable de la paupérrima formación de los oficiales marinos, fundamentalmente porque no propiciaba su destreza práctica ni la estimulaba. En este sentido don Enrique defendía que la reglamentación solo se cuidaba de reforzar y premiar continuamente el estudio de las disciplinas náuticas, de prestigio científico lo que a su vez impedía y desanimaba al marino a ejercitarse con la dureza y contundencia que en los ejercicios y entrenamientos navales convenientes a un buen marino militar. Por otra parte, el militar duro y agresivo no era bien valorado por la superioridad, y por tanto no recibía ninguna recompensa por sus esfuerzos.

Para don Enrique estas leyes y razones eran las que inutilizaban la Armada Española y justificaba que:

«En 88 años desde su nueva creación acá... La Marina española no ha tomado al cañón ni un solo navío a los enemigos, cuando más de una tercera parte de nuestras fuerzas navales ha caído en poder de éstos»¹⁸.

16 Marinear: intr. Ejercitar el oficio de marinero.

17 González-Aller. *Corpus documental*. Tomo II. Informe de don Antonio de Escaño. Pág. 1176

18 González-Aller. *Corpus Documental*. Tomo II. Examen militar de Enrique McDonnell. Pág. 1344

Antecedentes Históricos: sobre el mando, la marinería y las maniobras en un combate naval

Para entender correctamente y poder evaluar de forma adecuada la actuación de los tripulantes, oficiales de cada buque y jefes de cada flota, primero debemos hacer un breve recorrido histórico sobre su forma de combatir a lo largo del tiempo hasta llegar a Trafalgar.

Es necesario tener presentes las principales características técnicas de los buques y su armamento para dilucidar las decisiones de mando y de las maniobras y movimientos de los buques y las flotas durante toda la batalla naval de Trafalgar.

Principios fundamentales de la guerra naval

Cuando se enfrenta un buque a otro, o una flota a otra enemiga en una guerra, se utiliza armamento y equipos de combate con el objetivo de destruir e inutilizar al adversario. De forma elemental la flota que presente los mejores buques, armas y equipos materiales de combate y disponga de unas tripulaciones más diestras en su uso, será la más técnica. La flota que posea unas tripulaciones mejor entrenadas en los combates, posicione sus buques más ordenadamente y maniobre más rápidamente, acercándose o alejándose de los enemigos, será la flota más táctica. Generalmente de dos flotas de similares características técnicas, la más táctica resultará vencedora, como nos recuerda Alonso de Chaves, piloto mayor y cosmógrafo español del siglo XVI: «*Teniendo armas iguales, el que tuviere mejor postura y orden será vencedor*»¹⁹.

En un combate naval no cuenta mucho el número de buques de cada flota. Muchas flotas de gran número de buques han sido derrotadas por otras

19 Alonso de Chaves. *Espejo de Navegantes*. Pág. 248



mucho menores²⁰. En la batalla naval de Salamina, hacia el año 500 a.C., la flota griega contaba con unas 378 trirremes²¹ y la flota persa con aproximadamente ochocientas trirremes, y según el considerado padre de la historia Heródoto²², los griegos obtuvieron una completa victoria naval contra la superpotencia persa, que la obligó a retirarse de Grecia. Para los griegos el mayor mérito de la victoria fue atribuido a Temístocles, almirante ateniense y segundo en el mando de la flota griega.

De dos flotas de técnica y táctica similares, generalmente resultará vencedora la flota que tenga mejor general de mar, que es el jefe que decide la estrategia a seguir en el combate; es decir, cuándo, cómo y dónde se efectuará el enfrentamiento naval militar.

El mando máximo de una flota lo detenta el general de mar o almirante²³, quién será por tanto la figura más importante para obtener la victoria en el caso de flotas en parejas condiciones técnicas y tácticas y de número de unidades. Las cualidades de mando de un almirante serán, por tanto, un elemento de primera magnitud para conseguir la victoria en un combate naval equilibrado.

Almirantes y generales destacados de la antigüedad

Temístocles

El más celebrado general y almirante ateniense Temístocles, vencedor de la batalla naval de Salamina contra la flota persa hacia el año 480 a.C., era digno de admiración para el historiador Tucídides, también general y almirante ateniense y considerado padre de la investigación histórica, porque: *«Era un hombre que mostraba de la forma más evidente la capacidad de su talento natural. Preveía además extraordinariamente las ventajas y los inconvenien-*

20 Jenofonte. *Anábasis*. Pág. 159.

21 Trirreme: Embarcación de tres órdenes de remos, que usaron los antiguos.

22 Heródoto. *Historia*. Pág. 798.

23 Almirante: Comandante Oficial general de la Armada, del grado más elevado del almirantazgo.



tes cuando todavía eran imprevisibles. Daba la mejor resolución a los asuntos del momento con la reflexión más rápida y respecto al futuro su visión era la de más largo alcance»²⁴.

Pericles

El general, almirante y jefe de Estado ateniense Pericles, hacia el año 450 a.C., destacó y se mantuvo en el poder muchos años llevando a Atenas a la edad de oro, debido a que, según Tucídides: *«Gozaba de autoridad gracias a su prestigio y a su talento, y resultaba insobornable, tenía a la multitud en su mano, aún en libertad, no pretendía halagarla en sus discursos, sino que era él quien la conducía»²⁵.*

Para Plutarco, historiador greco-romano, Pericles llevaba a la práctica sus propios planes sin importarle los que chillaban y manifestaban su repulsa: *«Como el piloto de una nave que, cuando el viento se bate sobre ella en alta mar, toma todas las disposiciones oportunas, tensa los cables y pone en práctica su pericia, haciendo caso omiso de los pasajeros llenos de pavor...»²⁶.*

También destacaba Plutarco las excelentes cualidades humanas del mismo: *«La elevación de sentimientos que le hacía considerar que la mayor de sus cualidades era no haber dado gusto en nada a sus odios e iras, a pesar de tanto poder como tenía»²⁷.*

Alejandro Magno

Alejandro Magno de Macedonia es hoy considerado el mayor genio político militar que ha dado el mundo. En el año 330 a.C., cuando tenía solamente veinte años, al mando de un ejército pequeño de unos cincuenta mil soldados muy bien armados y adiestrados²⁸ conquistó el imperio persa, el mayor

24 Tucídides. *Guerra del Peloponeso*. Tomo I. Pág. 250.

25 Tucídides. *La guerra del Peloponeso*. Tomo I. Pág. 388.

26 Plutarco. *Vidas paralelas*. Pág. 304

27 Plutarco. *Vidas paralelas*. Pág. 311

28 Plutarco. *Vidas Paralelas*. Págs. 76, 80



y más rico de la antigüedad. Al reunir bajo su mando Persia, Egipto, Grecia, parte de la India y Asia Central, Alejandro iba a hacer posible el nacimiento por primera vez de una unidad política y económica universal que tenía por eje el mar y los centros urbanos²⁹.

Para Plutarco ya desde joven Alejandro era sobrio en los placeres corporales, pero muy vehemente en casi todas las demás acciones que realizaba y destacaba por: «*Sus ansias de gloria que le infundían una gravedad de sentimientos y una magnanimidad ajenas a sus edad*»³⁰.

Tuvo por maestro al famoso filósofo griego Aristóteles que le enseñó ética, política y a vivir virtuosamente³¹. Por ello Alejandro lo admiraba profundamente y proclamaba que lo quería tanto como a su propio padre, uno le había dado la vida y el otro enseñado a vivir³².

Antes de embarcarse para cruzar a la península de Anatolia e iniciar la conquista del imperio persa, distribuyó casi todos sus bienes entre sus soldados y generales más necesitados, hasta el punto que uno le preguntó: «*¿Y para ti que dejas? A lo que Alejandro respondió: las esperanzas*»³³. Consideraba que lo más servil era darse al descanso y lo más regio soportar la fatiga y el duro entrenamiento militar³⁴.

Aníbal

El general cartaginés Aníbal, hacia el año 200 a.C., mantuvo en jaque a la república romana durante más de quince años, venciendo a todos los ejércitos romanos que se le presentaron en el propio suelo romano, muy superiores en número de soldados al suyo. Aníbal destacó desde joven por ser belicoso, por ser el primero que entraba en combate y el último que se retiraba. Ves-

29 Jacques Pirenne. *Historia Universal*. Volumen 1. Pág. 190

30 Plutarco. *Vidas Paralelas*. Pág. 66

31 Guzmán Guerra y Gómez Espelosín. *Alejandro Magno*. Pág. 45

32 Plutarco. *Vidas Paralelas*. Págs. 70, 71

33 Plutarco. *Vidas Paralelas*. Págs. 81, 82

34 Plutarco. *Vidas Paralelas*. Pág. 120



tía, comía y convivía como uno más de su tropa. Para Apiano, griego de Alejandría: «Aníbal tenía toda la simpatía del ejército cartaginés de Hispania»³⁵.

Para Polibio, historiador griego contemporáneo del cartaginés: «Aníbal dirigía sus tropas como experto piloto... Eran tan extraordinarias sus dotes de mando que las grandes diferencias entre sus soldados no perturbaban la disciplina y eran ejemplares la obediencia y la diligencia con que se ejecutaban sus órdenes y deseos³⁶».

La Enciclopedia Británica en su edición de 1911 consideraba al general cartaginés como el militar más completo del mundo hasta esa fecha: «Aníbal, por fijación de propósito, por capacidad de organización y maestría de la ciencia militar, quizás nunca haya tenido un igual»³⁷.

Viriato

Hacia el año 150 a.C., entre los celtíberos, en sus largas guerras contra la república romana, destacó como jefe militar el lusitano Viriato, al que Roma consideró su enemigo número uno³⁸.

Para el historiador romano Apiano de Alejandría: «Viriato fue el que más dotes de mando había tenido entre los bárbaros y el más presto al peligro, atrevido en toda circunstancia por delante de todos, y el más justo a la hora del reparto del botín. Por eso durante los ocho años de esta guerra su ejército constituido de elementos heterogéneos nunca se le rebeló³⁹».

Julio César

Entre los romanos, en el año 50 a.C., deslumbró como genio político militar Julio César, que además nos dejó escrita la historia de la conquista de las Ga-

35 Apiano. *Guerras Ibéricas*. Pág. 64

36 Polibio. *Historias*. IX y XI

37 *Enciclopedia Británica*, 1911. Aníbal

38 Ricardo de la Cierva. *Historia General de España*. Madrid. 1980. Tomo II. Pág. 57

39 Apiano. *Guerras Ibéricas*. Pág. 146



lias dirigida brillantemente por él mismo⁴⁰. En ella reconoce que un general para tener autoridad en combate debe igualar el peligro para todos los soldados empezando por él mismo⁴¹.

Para el historiador romano Suetonio: «*Era sobrio y sin ira, muy hábil en el manejo de las armas y en la equitación y más resistente de lo imaginable a la fatiga. Iba el primero en las marchas*⁴²».

Inspeccionaba siempre los lugares para conocer sus características antes de hacer pasar su ejército y muchas veces él mismo exploraba la zona antes de iniciar un ataque, como en la expedición a Britannia: «*Había explorado él personalmente los puertos, el itinerario por mar y el acceso a la isla*⁴³».

Rodrigo Días de Vivar, Burgos:

Vivió entre Castilla, Aragón y Valencia durante la segunda parte del siglo XI. Destacó como un gran guerrero invencible, cruel y justiciero, admirado, temido y respetado por todos los Reyes cristianos y moros hispanos, que sirvió fielmente y con mucho éxito. Las fuentes cristianas escritas durante los siglos XII, XIII y XIV: Poema del Cid, Cantar del mío Cid, y la Historia de Rodrigo: lo alaban y también lo critican. Por parte musulmana también lo denigran y a la vez lo admiran. El andalusí de Santarem Ibn Bassan, lo describe como: «*Era este infortunio en su época, por la práctica de la destreza, por la suma de su resolución, y por el extremo de su intrepidez, una de las grandes prodigios de Dios*».

Gonzalo Fernández de Córdoba: El Gran Capitán

Al final de la Edad Media española destacó en la reconquista de Granada y luego en Italia, en la conquista del reino de Nápoles a los franceses, el me-

40 *Gran Historia Universal*. Tomo 8. Pág. 149

41 Julio César. *La guerra de las Galias*. Pág. 61

42 Suetonio. *Vidas de los Césares*. Pág. 162

43 Suetonio. *Vidas de los Césares*. Pág. 162



jor general de Europa de aquellos tiempos: el andaluz Gonzalo Fernández de Córdoba,

Quien para Paulo Jovio, poseía en grado sumo las cuatro cualidades del perfecto capitán: «*Virtud, generosidad, sabiduría y autoridad*»⁴⁴. En su época se le comparó en cualidades de militares con Alejandro Magno, Pompeyo Magno y Carlomagno.

Consideraba fundamental disponer de la mejor información sobre el enemigo y los lugares por donde se podría dar batalla o excusarla. La meteorología era para él un elemento esencial para decidir o aplazar un combate. Evitaba la batalla campal siempre que podía, pues consideraba que en la victoria influía más la fortuna que el esfuerzo y prefería la guerra de desgaste o guerra de guerrillas. Fernández de Córdoba afirmaba: «*El buen Capitán no debe jamás dar ni presentar batalla si no tiene ventaja o si la necesidad no lo obliga*»⁴⁵.

Cualidades de un buen Jefe Militar

Si resumimos las cualidades principales de estos genios militares de la antigüedad, estas serían las siguientes: talento y autoridad, prudencia y previsión, valor y osadía, incorruptibilidad y generosidad, resistencia al esfuerzo y sobriedad, liderazgo y amabilidad con su tropa, y conocimiento pleno de la ciencia y arte de la guerra. Toda buena educación política y militar enseña que sin un buen jefe no puede haber orden, ni disciplina, ni esperanza de vencer en un combate (o guerra) contra un ejército bien organizado. Y sin estas cualidades no puede haber preparación eficaz para que un grupo numeroso de personas se transformen en soldados o marineros capaces de ofrecer su vida por cumplir con sus deberes y por defender a sus compañeros y jefes de los cuales depende su propia vida y sus esperanzas de ganar riquezas, o no perderlas si ya las han conseguido.

44 Sánchez de Toca y Martínez Laínez. *El Gran Capitán*. Pág. 216

45 Sánchez de Toca y Martínez Laínez. *El Gran Capitán*. Pág. 231



Cualidades de un buen Soldado-Marinero

Siempre han sido el valor y la bravura las obligaciones del soldado en el combate. Este era el fundamento del espíritu militar y de la capacidad de un soldado para obtener victoria y vencer al enemigo. Pero la disciplina y la técnica son indispensables para obtener la victoria. Desde antaño estas cualidades de disciplina y preparación técnica se sobrevaloraron como únicas y principales cualidades de los soldados o marineros de un ejército.

Pero además es preciso que el soldado esté ejercitado convenientemente en el manejo de las armas y en el combate. Sin una dura y eficaz preparación su capacidad militar sería muy escasa.

En Europa, desde la Edad Media y durante la Edad Moderna, las obligaciones del soldado eran fundamentalmente: obediencia a todos los superiores, vigilancia y lealtad en el campamento y en combate, y además respetar a los civiles, débiles y heridos⁴⁶. A partir de la Edad Moderna estos principios fueron regulados en las llamadas leyes de la guerra llegando a ser prácticamente parecidos a los de la Convención de Ginebra actual⁴⁷. Empero la obligación principal del soldado en guerra era matar y destruir todo lo que se le opusiera⁴⁸; cuanto más brutal y efectivo fuese aniquilando al enemigo mejor soldado sería.

Para el prestigioso historiador británico contemporáneo Geoffrey Parker, la peor situación para un ejército es estar formado por hombres inexpertos, oficiales jóvenes y un primer combate. Él lo titulaba la fatal coyuntura⁴⁹. Porque casi siempre terminaba en un fatídico desenlace para ellos. Además, las guerras de la Edad Moderna, con gran cantidad de ejércitos profesionales y armas de fuego nuevas y muy poderosas, exigía que la guerra estuviese muy bien planificada y dirigida por un buen general, ya que solo con el valor de los soldados no se podía asegurar la victoria. Para el militar inglés Roger

46 Geoffrey Parker. *El éxito nunca es definitivo*. Pág. 146

47 Geoffrey Parker. *El éxito nunca es definitivo*. Pág. 167

48 Geoffrey Parker. *El éxito nunca es definitivo*. Pág. 143

49 Geoffrey Parker. *El éxito nunca es definitivo*. Pág. 177



Boyle, Lord Orrery, (año 1677) el arte de la guerra en su tiempo había cambiado, y escribió: «*Ahora luchamos más como zorros que como leones*»⁵⁰.

Organización Naval Militar

Normalmente el buque lo manda un Capitán o Comandante y la flota la rige un Almirante. Las obligaciones principales del capitán o comandante del buque son las de dirigirlo y adiestrar a su tripulación siguiendo estrictamente las órdenes de su Almirante, quien debe conocer la ciencia y el arte de la guerra naval y dirigir sus buques en tiempos de guerra en la forma, el modo y el momento en que lo considere más adecuado para conseguir vencer a sus enemigos, destruirlos o ponerlos en fuga.

Los soldados deben ser obedientes a sus oficiales y jefes, y ser combativos y valientes en las batallas.

Tácticas y técnicas de combate naval: La estrategia

La táctica de combate naval se puede considerar como la serie de acciones y movimientos de un buque, o una flota, previamente acordados y dirigidos coordinadamente para vencer a otro buque o flota. La técnica naval consiste fundamentalmente en el modo eficaz de usar los buques, sus equipos de navegación y maniobra y sus armas de combate por sus dotaciones en tiempo de paz y guerra. La guerra naval exige más clases de armas, máquinas y artillería que la terrestre, siendo mucho más cruel y terrible para los hombres que combaten en el mar⁵¹.

La estrategia naval es el arte y la ciencia militar que, definida de forma elemental: enseña el momento y el lugar adecuado para usar una u otra táctica según los medios técnicos navales de que se disponga en relación con los del enemigo.

50 Geoffrey Parker. *El éxito nunca es definitivo*. Pág. 197. Roger Boyle. Conde de Orrery. *A treatise of the art of war*. Londres. 1677. Pág. 15

51 Vegetio. *Compendio de técnica militar*. Pág. 376

Las batallas navales más importantes desde la antigüedad

Desde la aparición de los primeros escritos históricos sobre batallas navales, vamos a hacer un breve repaso sobre la forma de combatir en el mar de los primeros imperios marítimos hasta los tiempos de Trafalgar. Indicando, si es posible, porque haya datos sobre ello, cuál era la mejor forma de luchar y que era un buen marinero, un buen capitán de buque y un buen almirante de flota.

Los egipcios

La táctica de combate naval más antigua que conocemos está representada en el petroglifo egipcio de Medinet Habu en Tebas (Egipto), que data de hacia 1.200 años a.C.⁵² En él vemos como barcos egipcios propulsados a remo y vela se aferran al costado de barcos de pueblos de las islas del mar Egeo, de parecido tamaño, número y sistema de propulsión. Se ve claramente que combaten cuerpo a cuerpo con espadas, como si de una lucha en tierra se tratara.

Desde las pequeñas plataformas los arqueros egipcios acribillaban a flechazos a las tripulaciones enemigas⁵³. Esta maniobra concluyó con el abordaje general y con la conquista de la flota pirata y su destrucción.

La flota que llevara más y mejores barcos y luchadores resultaría vencedora en el combate, se apoderaría de los barcos que no huyeran, como presas legítimas, así como de los supervivientes vencidos que serían considerados

52 Bjorn Lanström. *El buque*. Págs. 24, 25

53 Maurice Brossard. *Historia marítima del mundo*. Pág. 19



como esclavos. Estos bajorrelieves nos dan cuenta del primer combate naval registrado⁵⁴.

Fue una gran victoria egipcia, corroborada por el poema épico griego de la Odisea. En ella Ulises describía con toda precisión la forma brutal de actuar de su flotilla de barcos piratas después de destruir Troya: «*Habiendo partido de Ilión, llevome el viento al país de los Cicones, a Ismaro: entré a saco en la ciudad, maté a sus hombres y, tomando las mujeres y las abundantes riquezas nos lo repartimos todo para que nadie se fuera sin su parte de botín*»⁵⁵.

También nos explicaba Ulises la sorpresiva llegada de su flotilla al delta del río Nilo para robar y saquear⁵⁶, y como fueron sorprendidos, a su vez, por la flota egipcia y tras cruenta batalla naval y terrestre, sus hombres fueron unos muertos, otros esclavizados y él salvó la vida solicitando clemencia directa del propio faraón:

«*Allí nos mataron con el agudo bronce muchos hombres, y a otros se los llevaron vivos para obligarles a trabajar en pro de los ciudadanos... Yo al instante me quité de la cabeza el bien labrado yelmo y de los hombros el escudo, arrojé la lanza lejos de las manos y me fui hacia los corceles del rey a quien abracé las rodillas, besándoselas. El rey me protegió y salvó*»⁵⁷.

Los primeros combates navales consistían en aproximarse un barco al costado de otro y luchar sus tripulantes con armas blancas como si estuvieran en tierra.

Los cananeos y fenicios de Tiro

Los hebreos nos dejaron en su Biblia información sobre combates navales realizados por los tirios, hacia el año 600 a.C., entre buques combatiendo

54 Maurice Brossard. *Historia marítima del mundo*. Págs. 19, 23

55 Homero. *La Odisea*. Pág. 89

56 Homero. *La Odisea*. Pág. 149

57 Homero. *La Odisea*. Pág. 148



en rabiosos abordajes⁵⁸ por medio de armas blancas. Ezequiel en su tercera profecía contra Tiro nos explicaba como: «*Los gentiles más feroces desenvainarán sus espadas contra ti... y morirás violentamente la muerte de los que mueren en medio del mar*»⁵⁹.

Bajorrelieves asirios, también hacia el año 600 a.C., nos representan una flotilla de barcos fenicios evacuando la ciudad de Tiro⁶⁰, y en ellos se representan por primera vez en la historia las imágenes de barcos birremes⁶¹ con espolones a proa⁶², claramente con el objetivo de abrir una vía de agua contra el costado del buque enemigo y hundirlo⁶³. A partir de esta época la guerra naval se moderniza y los combates entre buques enemigos ya no solo buscan el abordaje para vencer por las armas a la tripulación y apoderarse de otro buque; sino que ya un buque sin necesidad de abordar, asaltar y luchar a muerte contra otro buque solamente golpeándole con el espolón⁶⁴ podía hundirlo sin necesidad de llevar soldados a bordo. Desde esta época empieza en el mar la era del dominio de los marinos (expertos en náutica) sobre los soldados (expertos en lucha).

Los griegos

Las primeras tácticas de combates navales nos las dejaron escritas los griegos quinientos años antes de la era cristiana⁶⁵. La táctica naval más antigua consistía en un combate de infantería, por cuanto las naves se abordaban por

58 Abordar: De bordo. 1. tr. Dicho de una embarcación: Llegar a otra, chocar o tocar con ella, a propósito, o por accidente. U. t. c. intr

59 *La Biblia*. Libro de Ezequiel. 8. 7,8

60 Björnrn Landström. *El buque*. Pág. 68

61 Birreme: 1. adj. Se decía de una antigua especie de nave de dos órdenes de remos. U.t.c.s

62 Lionel Casson. *Ships and seamanship in the ancient world*. Pág. 53

63 Maurice Brossard. *Historia marítima del mundo*. Pág. 41

64 Espolón: m. Pieza de hierro aguda, afilada y saliente en la proa de las antiguas galeras y de algunos modernos acorazados, para embestir y echar a pique el buque enemigo

65 Lionel Casson, *Ships and seamanship in the ancient world*. Pág. 77

los costados y los combatientes intentaban saltar a las enemigas. Posteriormente las naves se ordenaron en líneas imitando las tácticas de la infantería en las batallas campales. En ellas un buque combate contra otro embistiéndole y rompiendo los remos dejándole inútil e inmóvil para luego romper el costado del casco con el objeto de inundarlo y destruirlo junto con su tripulación⁶⁶. El barco más maniobrero atacaba al otro y pasando por un costado a gran velocidad le fracturaba todos los remos de un costado, luego pasaba rompiendo los del otro costado y dejaba al barco sin remos, sin propulsión ni gobierno e indefenso ante el atacante, esto lo vemos en la fase 1 de la figura 1.

Posteriormente el barco atacante se colocaba por el través del barco ya inmóvil y le clavaba el espolón produciéndole una vía de agua y provocando su hundimiento y el ahogamiento de los tripulantes del barco vencido y su total eliminación como fuerza enemiga, lo observamos en la fase dos de la figura 1.

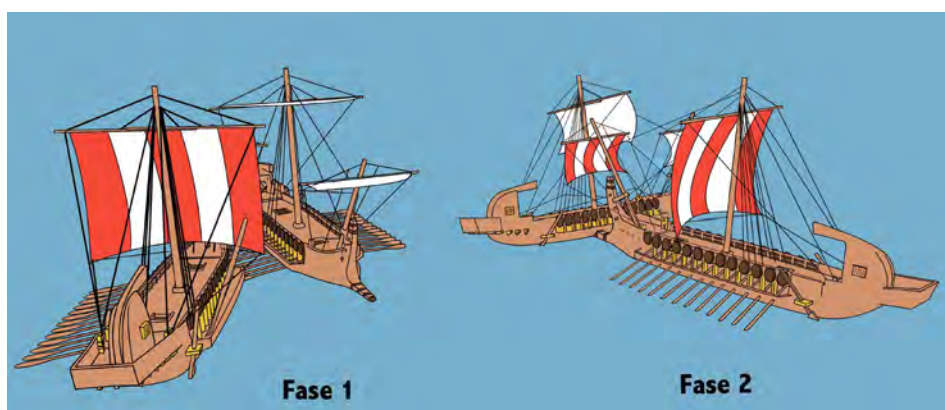


Figura 1

El barco mejor dirigido y maniobrado sería el vencedor destruyendo al contrario sin sufrir ningún percance⁶⁷. Y solo necesitaría buenos marinos sin necesitar soldados a bordo para vencer al barco enemigo e inutilizarlo. En combates de flotas cada barco trataba de inutilizar al mayor número de barcos contrarios posible, poniendo en fuga a la flota que se veía en inferioridad numérica.

66 Maurice de Brossard. *Historia Marítima del mundo*. Pág. 52

67 Maurice de Brossard. *Historia Marítima del mundo*. Pág. 62

En el combate de flotas de igual o parecido número y calidad de barcos y preparación náutica, la de mayor número de unidades tenía ventaja, ya que podía rodear a la flota menor y acabar hundiendo a todos sus barcos. La flota inferior en número o capacidad náutica si podía se retiraba sin presentar batalla normalmente. En caso de ser rodeada, como táctica defensiva la flota menor se concentraba con sus popas unidas mostrando sus espolones de proa e impidiendo que los enemigos pudieran atacar, figura 2, esperando a que la otra flota superior tuviera que ir a puerto para aprovisionarse y entonces escapar sin daños⁶⁸.

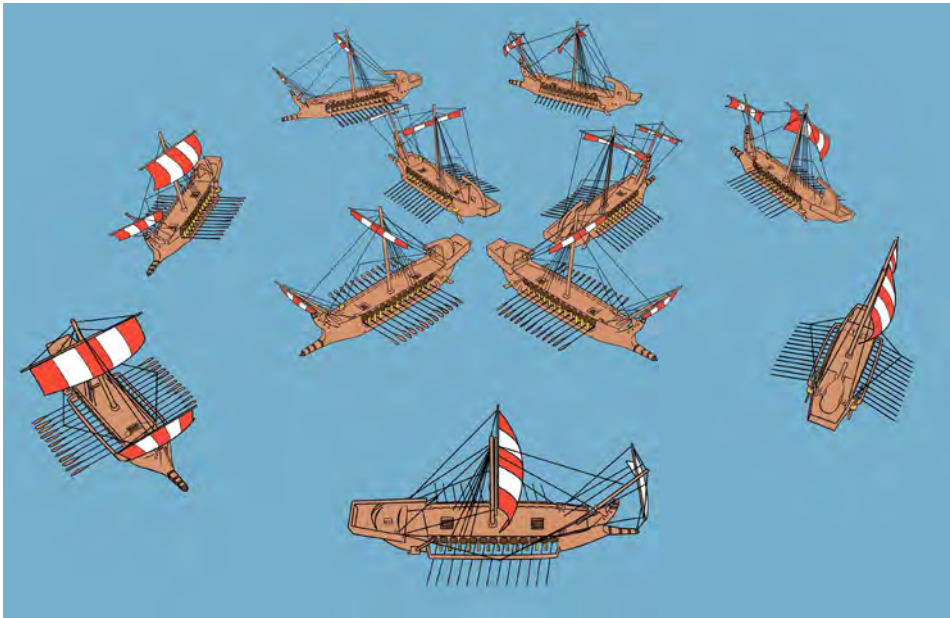


Figura 2

Los barcos de guerra mejor considerados eran los que poseían más velocidad, maniobrabilidad y fuerza de embestida, pero en contra tenían menos estabilidad y menor fuerza defensiva⁶⁹.

68 Tucídides. *Guerra del Peloponeso*. Libro 1.2. Pág. 418

69 Stevens & Westcott. *A history of sea power*. Pags. 10, 11

Batalla naval de Salamina

En la batalla naval de Salamina unas 380 trirremes de las ciudades griegas libres, unidas y dirigidas por el general espartano Euribiades y el almirante ateniense Temístocles, lucharon inteligente y bravamente contra unas ochocientas trirremes persas, formadas por un conglomerado de flotas egipcias, fenicias y griegas sometidas y mandadas por Ariabignes, hermano del propio Jerjes, rey de reyes de los persas, que vio el combate desde un promontorio en tierra⁷⁰. La flota combinada persa fue atraída hasta un estrecho, figura 3, donde no pudieron desplegar toda su fuerza y mayor velocidad y allí fueron atacadas, abordadas y vencidas por el superior armamento y capacidad de lucha de los soldados griegos libres⁷¹.

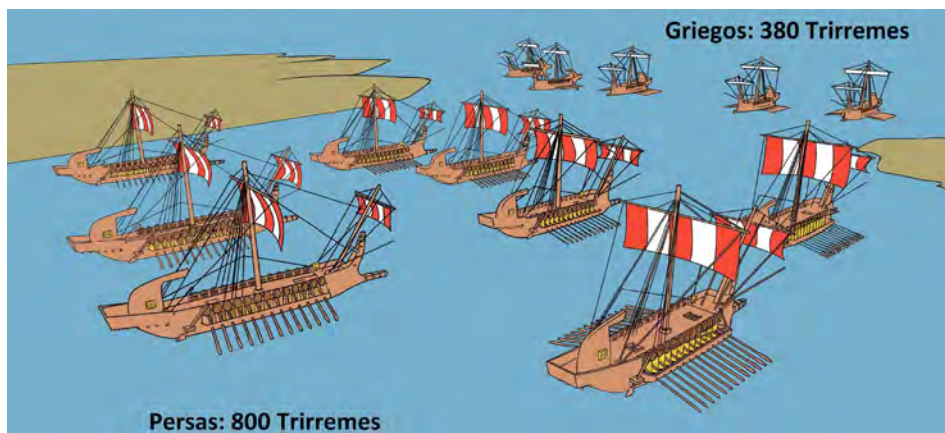


Figura 3

Aproximadamente media flota persa fue hundida en la batalla y la griega perdió solamente cuarenta barcos. En esta batalla naval se demostró de forma contundente que una masa de hombres armados juntos no constituye por sí sola un ejército, ni una gran cantidad de barcos una flota. Para Heródoto: «Allí se hizo patente a todos que había muchos hombres, pero pocos

70 Stevens & Westcott. *A history of sea power*. Pág.

71 Tucídides. *La guerra del Peloponeso*. Pág. 136



soldados. Los espartanos, frente a unos hombres desconocedores del arte de la guerra demostraron que ellos lo poseían en grado sumo»⁷².

Venció el que consiguió la ventaja de posición, más que cualquier otra superioridad en maniobra o tácticas navales. También hay que tener en cuenta que en el combate cuerpo a cuerpo el soldado griego libre tenía mejor armadura, mayor entrenamiento militar y más motivación personal para la guerra⁷³.

La República Romana

En tiempos de la república romana la guerra naval contra los cartagineses, expertos marinos, se resolvió a favor de los romanos, a pesar de su poca experiencia en asuntos marítimos, gracias a la habilidad romana de transformar una batalla naval en otra terrestre⁷⁴. Para ello copiaron el modelo de una Quinquerreme⁷⁵ cartaginesa embarrancada por un temporal en sus costas. Para suplir su falta de experiencia en las técnicas y tácticas navales de lucha de buque contra buque y de flotas entre sí; construyeron una plataforma giratoria con un gancho abajo en el extremo exterior, llamado Cuervo⁷⁶, descrito por el historiador griego Polibio en su *Historia General*⁷⁷, que se clavaba a la cubierta del barco cartaginés, cuando pasaba por su costado rompiéndole sus remos. Por esta pasarela pasaba una o dos centurias de legionarios romanos fuertemente armados que conquistaban sin problemas la nave cartaginesa. Además utilizaban anclo-

72 Heródoto. *Historia*. Pág. 758

73 Stevens & Westcott. *A history of sea power*. Págs. 16, 17, 19

74 Maurice Brossard. *Historia Marítima del Mundo*. Pág. 74

75 Quinquerreme: (del griego antiguo πεντήρης/pentērēs, latín quinquerēmis, donde quinque=" cinco" y remus="remos") era un barco de guerra propulsado por remos, desarrollado a partir del trirreme. Fue usado por los griegos del periodo helenístico y, luego, por la flota cartaginesa y por la romana, desde el siglo IV a. C. hasta el siglo I d. C.

76 Lionel Casson. *Ships and seamanship in the ancient world*. Pág. 121

77 Stevens & Westcott. *A History of Sea Power*. Pág. 23

tes⁷⁸ de cuatro brazos, con cadena y cabos lanzados con catapultas para alcanzar los barcos que no se acercaban bastante y con cabrestantes⁷⁹ los traían lentamente a su costado y de nuevo con los Cuervos los legionarios los conquistaban⁸⁰.

Batalla naval de Milos (Sicilia)

Los púnicos de Milos que vieron esos magníficos barcos inexpertamente maniobrados, con unos curiosos instrumentos puntiagudos enarbolados en proa, solamente comprendieron su gran utilidad cuando al primer intento de pasar rozando los costados enemigos rompiendo los remos (*diekplous*)⁸¹, las plataformas cayeron sobre sus cubiertas, y los legionarios pasaron y vencieron rápidamente, pues las naves cartaginesas apenas llevaban soldados, confiando la victoria solamente en su gran superioridad en maniobra y táctica naval. No era muy ortodoxo náuticamente, pero era eficaz. Era el triunfo de la razón y la fuerza romana. Los romanos vencieron en el mar a un enemigo superior en fuerza naval y sobre confiado en su superioridad en maniobras y tácticas navales, utilizando un arma nueva y superior preparación en el combate cuerpo a cuerpo de sus legionarios⁸². Esta táctica la podemos observar en la figura 4.

78 Anclote: 1. m. Ancla pequeña

79 Cabrestante: 1. m. Torno de eje vertical que se emplea para mover grandes pesos por medio de una maroma o cable que se va arrollando en él a medida que gira movido por la potencia aplicada en unas barras o palancas que se introducen en las cajas abiertas en el canto exterior del cilindro o en la parte alta de la máquina.

80 Stevens & Westcott. *A History of sea power*. Pág. 23

81 Tucídides. *La guerra del Peloponeso*.

82 Maurice de Brossard. *Historia marítima del mundo*. Págs. 74, 75

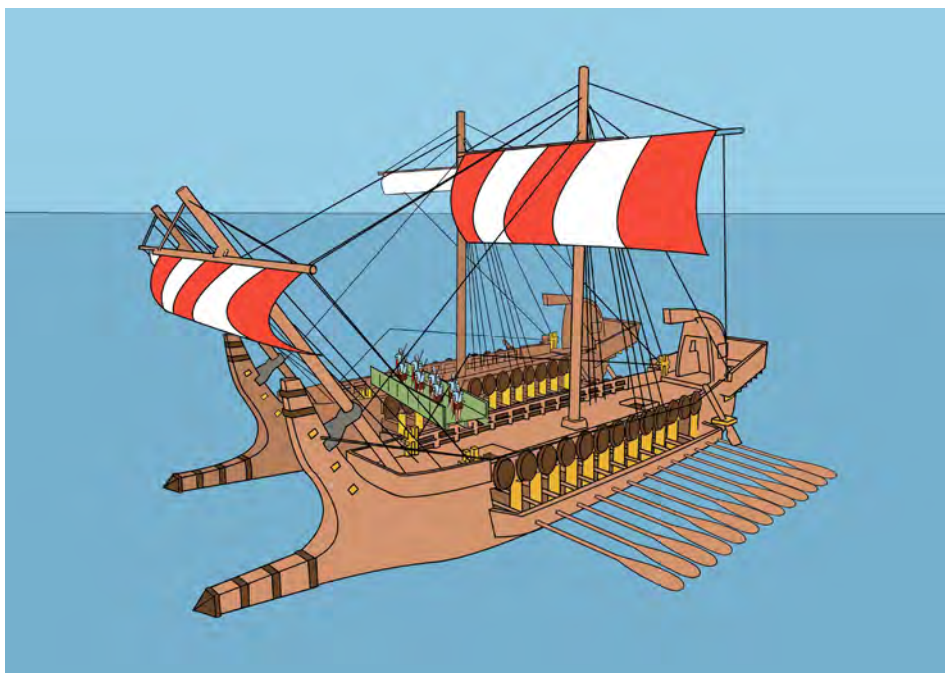


Figura 4

Los romanos, adiestrados, sabían perfectamente qué debían hacer. Polibio cuenta: *«Al principio los cartagineses se sorprendieron de ver, al tiempo que se iban acercando los cuervos levantados sobre las proas de cada navío, extrañando la estructura de semejantes máquinas. Sin embargo, llenos de un sumo desprecio por sus contrarios, acometieron con valor a los que iban en la vanguardia. Pero al ver que todos los buques que se acercaban quedaban atezados por las máquinas, que estas mismas servían de conducto para pasar las tropas y que se llegaba a las manos sobre los puentes, parte de los cartagineses fueron muertos, parte asombrados con lo sucedido se rindieron. Fue esta acción semejante a un combate de tierra».*

Cuando los Corvus comenzaron a caer sobre ellos dando paso a un aluvión de infantes romanos, los cartagineses no supieron cómo reaccionar. Según cita Polibio: *«No obstante fiados en la agilidad de sus buques, contaban poder acometer sin peligro al enemigo, rodeándole unos por los costados y otros por la popa. Mas viendo que por todas partes se les oponían y amenazaban estas máquinas y que inevitablemente habían de ser asidos los que se acercasen,*

atónitos con la novedad de lo ocurrido, toman al fin la huida, después de perder en la acción cincuenta naves».

En esta batalla, figura 5, combatieron cerca de ciento treinta barcos por cada bando y los romanos capturaron cincuenta quinquerremes cartaginesas, huyendo el resto y consiguiendo una gran victoria sobre los cartagineses, a los que acabarían derrotando más tarde en otras dos grandes batallas navales con iguales procedimientos, expulsándolos definitivamente de Sicilia⁸³. En tiempos del Imperio, Roma aprendió la importancia de la marina comercial y militar.

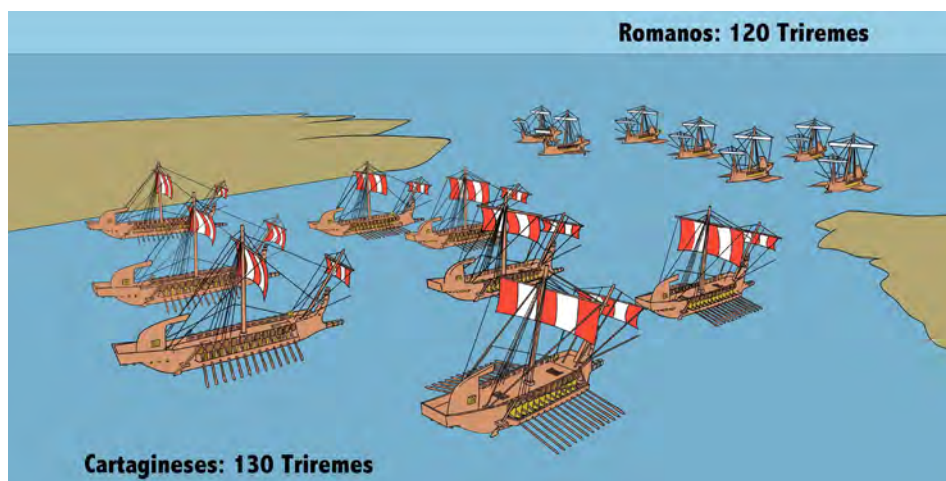


Figura 5

Los Españoles

El Código de las Siete Partidas, hacia el año 1250, ya recoge la figura del almirante, como la máxima autoridad de una flota en el mar. En la Segunda Partida se mencionan, en el Título XXIV las leyes principales que rigen la guerra por mar. Está traducido al castellano de las leyes Rodias que regían el derecho del mar de Cartago, Grecia, Roma y Bizancio, con más de 2500 años de historia del mar Mediterráneo en paz y en guerra.

83 Stevens & Westcott. *A History of sea power*. Págs. 22, 23



La ley I, reconoce que la guerra por mar es más peligrosa que la de tierra. Y clasifica la guerra de mar de dos formas: de flotas y de corso, o de navíos sueltos.

La ley II, indica los hombres que son necesarios para la guerra por mar: son el almirante (Praefectus), los capitanes (Comitres), los pilotos (Navicularii), los infantes de marina, los marineros y los reposteros.

La ley III, determina cuál debe ser el almirante y que cualidades debe tener: almirante es dicho el que es caudillo de todos los que van en los navíos para hacer guerra por mar. Tiene tanto y tan gran poder cuando va en la flota que es como si el mismo rey fuese en su persona. Por este poder tan grande que tiene debe ser muy bien escogido.

La ley IV, se refiere a los capitanes y sus cualidades, que son las mismas que las del almirante, pero referidas a su navío.

La ley V, se refiere a los pilotos, y los define como aquellos por cuyo seso se guían los navíos en el mar. Determina que deben tener cuatro cualidades:

1ª.- Ser conocedores de la navegación y sus peligros.

2ª.- Ser esforzados para sufrir los peligros del mar y el miedo de los enemigos para enfrentarse a ellos y vencerlos.

3ª.- Que sean de buen entendimiento para aconsejar derechamente al rey, al almirante, y al capitán cuando le demanden consejo.

4ª.- Que sean leales, de manera que amen, guarden el bien y la honra de su señor, y de todos los otros que han de guiar. Si por su culpa se perdiese el navío o recibieren gran daño los que van con él debe morir por ello.

La ley VI, se refiere a los infantes de marina (Proeles), que deben ser esforzados, ligeros y habituados a las navegaciones y combates de mar, cuanto más mejor. Esta ley se refiere también a los marineros, que deben ser expertos en faenas marineras, ligeros y bien mandados⁸⁴.

84 Los Códigos españoles. Concordados y anotados. Tomo segundo. Las Siete Partidas. Págs. 508, 509, 510, 511.

Esta amplia cita literal de un resumen de las leyes principales del Título XXIV de la Segunda Partida, destaca como las cualidades de los hombres de mar son prácticamente las mismas que las de los grandes generales y almirantes de la antigüedad, así como las cualidades de los oficiales, soldados y marineros también son las mismas que aparecen en los textos griegos y romanos; cualidades que hicieron grande a Grecia y a Roma y son las mismas que hicieron grande a Castilla primero, y a España después permitiéndole ser una superpotencia marítima y la consecución del mayor imperio mundial de su tiempo.

Alrededor del año 1350 aparece en Europa occidental el cañón de pólvora montado en los buques, tanto de remos como de vela. Debido fundamentalmente a su mayor fuerza de propulsión los veleros evolucionaron en tamaño y potencia dando lugar a los galeones⁸⁵ españoles y portugueses y después a los buques de línea⁸⁶ holandeses e ingleses⁸⁷.

La batalla naval en esta época consistía en tres acciones tácticas diferentes; la primera, que realizaban los buques más rápidos y maniobreros con muchos y buenos marineros y soldados consistía en alcanzar al barco enemigo y abordarlo aferrándose a su costado para asaltarlo saltando sus soldados y marineros a la cubierta enemiga y venciendo toda oposición que encontrarán hasta rendir el barco, quedando éste como presa y los tripulantes vendidos como prisioneros⁸⁸. La segunda acción táctica que realizaban también los buques más rápidos y maniobreros, pero con pocos tripulantes, marineros y soldados, consistía en alcanzar al barco enemigo y manteniéndose

85 Galeón: 1. m. Bajel grande de vela, parecido a la galera y con tres o cuatro palos, en los que orientaban, generalmente, velas de cruz. Los había de guerra y mercantes.

86 Navío de línea: fue un tipo de buque de guerra de tres palos con aparejo de velas cuadas y de dos a tres cubiertas artilladas. Se le llamó así porque fue el tipo de buque utilizado en una nueva formación de combate de las escuadras navales, formación utilizada entre los siglos XVII y XIX y en la que los navíos se alineaban los unos detrás de los otros para formar un muro de artillería que pudiera disparar simultáneamente densas salvas contra la flota enemiga.

87 Stevens & Westcott. A history of Sea Power. Págs. 1205, 106, 107.

88 Alonso de Chaves. Espejo de navegantes. Pág. 240



alejado de su costado para evitar ser asaltado, destruir el casco del barco enemigo a cañonazos, haciéndolo naufragar, perdiendo la presa y los prisioneros⁸⁹. La tercera acción táctica realizada por los barcos menos veloces y maniobreros consistía en portar mucha artillería para impedir el acercamiento de los barcos enemigos y contar con muchos soldados para impedir ser asaltados. Esta tercera acción táctica se tornaba muy costosa de mantener durante mucho tiempo. Y siempre podía ser derrotada por las acciones tácticas primera y segunda, si atacaban muchos barcos en alta mar o donde hubiera espacio de maniobra suficiente. Alonso de Chaves, piloto mayor de la Casa de Contratación de Sevilla, en su libro titulado “Espejo de Navegantes” explicaba la guerra naval tal como la practicaban los españoles de aquella época de la Armada Invencible⁹⁰.

Batalla naval de la Armada Invencible

La primera y mayor batalla naval en el mundo entre grandes buques de vela artillados fue la de España contra Inglaterra en 1588⁹¹. La flota de galeones española, nombrada por el vulgo la Armada Invencible, muy superior en tamaño de buques, potencia de los cañones y soldados embarcados⁹², luchó contra la flota inglesa, de mucha menor potencia, pero más maniobrera y mejor comandada. Los buques ingleses llevaban pocos soldados a bordo, al contrario que los españoles, que según opinión anglosajona estaban organizados como un cuartel, los soldados como elementos supremos y los marineros esclavos del resto⁹³. Pero la preparación y adiestramiento de la flota española, de acuerdo con el embajador inglés sir Edgard Stafford, tampoco era buena⁹⁴.

89 Alonso de Chaves. Espejo de navegantes. Pág. 239.

90 Alonso de Chaves. Espejo de navegantes. Págs. 237, 243, 246.

91 Fernández Duro. Armada Española. Tomo III. Pág. 21.

92 Warner, Oliver. Great sea battle. Pág. 29.

93 Stevens & Westcott. A History of Sea Power. Pág. 110.

94 Parker, Geoffrey. El éxito nunca es definitivo. Pág. 91.



Los españoles reunieron una flota con un total de ciento treinta navíos con más de treinta mil hombres de mar y guerra. Los ingleses armaron una flota de unas doscientas unidades más pequeñas y muy diferentes, con cerca de quince mil hombres. Los galeones ingleses eran de menor porte que los españoles, pero más rápidos y maniobreros⁹⁵. La inferioridad de tonelaje y de guarnición de los ingleses les obligaba a una cierta prudencia, pero su inmejorable adiestramiento para ganar rápidamente el viento a favor (barlovento)⁹⁶, una velocidad superior y una artillería más cuidada, les aportó nuevos argumentos que sorprendieron a los españoles, figura 6.

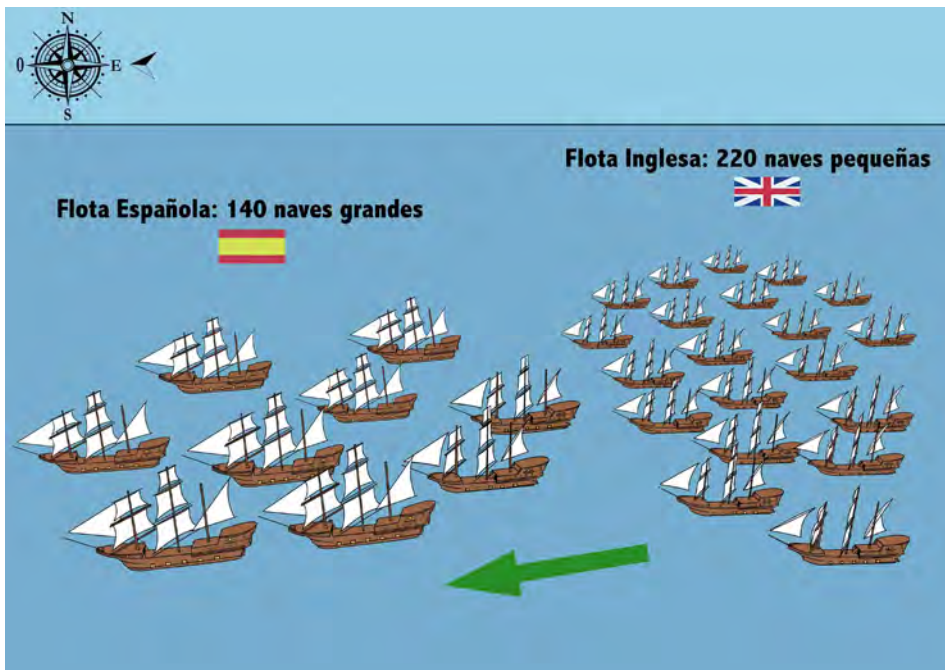


Figura 6

95 Stevens & Westcott. A History of Sea Power. Pág. 108.

96 Warner, Oliver. Great sea battle. Pág. 29. 1. Barlovento: m. Mar. Parte de donde viene el viento, con respecto a un punto o lugar determinado. Ganar el barlovento: 1. loc. verb. Mar. Situar se dejando al enemigo u otra escuadra o buque a sotavento y en disposición de poder arribar sobre él.



La armada española formó, de manera impecable según la costumbre de la época, en una impresionante media luna, que era la formación naval más fuerte y aplicada por los mejores expertos marinos del mar Mediterráneo y del océano Atlántico⁹⁷. Alonso de Chaves, en 1530 aconsejaba esta disposición para el combate de flotas en alta mar⁹⁸. “Espejo de Navegantes” es una obra reconocida en el año 1816 por Corbett⁹⁹ como el primer tratado de navegación en el mundo que recogía instrucciones para el combate de flotas de grandes veleros.

Pero la falta de iniciativa y flexibilidad de la dirección de la flota española, el implacable acoso a distancia de las naves inglesas, la falta de preparativos en las costas de Flandes para reembarcar rápidamente el ejército expedicionario de Flandes y el ataque nocturno inglés con brulotes incendiarios¹⁰⁰, obligaron a la potente armada española a retirarse por el Norte, hacia donde el viento y la corriente los abatía¹⁰¹ y derivaba¹⁰² continuamente¹⁰³. Se piensa comúnmente que el mayor error que se cometió fue el de tratar de volver hacia España perlongando¹⁰⁴ las costas del Norte de las Islas Británicas, donde los temporales destrozaron cerca de la mitad de la flota. Como resultado final no volvieron nunca a los puertos españoles sesenta y tres naves con cerca de ocho mil quinientos hombres. En opinión firme de Fernández

97 Warner, Oliver. *Great sea battle*. Pág. 30.

98 Alonso de Chaves. *Espejo de Navegantes*. Pág. 245

99 Julian S. Corbett. *Fighting Instructions*. 1.816. Págs. 4, 5

100 Brossard, Maurice. *Historia marítima del mundo*. Pág. 352. Brulote (del francés brûlot) es una embarcación cargada de materiales explosivos, combustibles e inflamables como pólvora o fuego griego, y dotado de arpeos en los penoles de sus vergas y del bauprés. Se destinaban a incendiar los buques de guerra enemigos fondeados o a destruir las obras de los puertos y los puentes tendidos sobre los ríos.

101 Abatir: intr. Mar. Dicho de un buque: Desviarse de su rumbo a impulso del viento o de una corriente

102 Derivar: intr. Mar. Dicho de un buque: abatir (//desviarse de su rumbo).

103 Fernández Duro. *Armada Española*. Tomo III. Págs. 26, 27

104 Perlongar: De prolongar, alterado por imit. del cat. perllongar. 1. intr. Mar. Ir navegando a lo largo de una costa. 2. intr. Mar. Extender un cabo para que se pueda tirar de él

Duro: *«Todos los otros bajeles maltrechos cual estaban, desaparecieron de la vista por el Norte de Escocia, en que la navegación desatinada, pero homérica, a que el duque de Medina Sidonia los llevó, entrándose en la región polar avanzando el mes de septiembre, sin víveres, sin cartas de navegar, por no volver a encontrarse con los enemigos»*¹⁰⁵.

El resultado bien conocido fue que una flota inferior en fuerza, combatiendo a distancia, sin aceptar el combate borda contra borda, pero acosando constantemente desde lejos a la superior flota española, ya agotada la pólvora que portaba, la obligó a alejarse del Canal de la Mancha y del ejército español que la esperaba para la conquista de Inglaterra. Para la mayoría de los historiadores marítimos esta derrota de 1588 marca el comienzo de la decadencia española como potencia marítima¹⁰⁶, que había comenzado con el descubrimiento de América en 1492¹⁰⁷.

Para Duro tras de la derrota de la Armada Invencible: *«Se hundía la reputación, el prestigio, la confianza del soldado en sí mismo, todo aquello que en medio siglo habían levantado trabajosamente don García de Toledo y don Álvaro de Bazán»*¹⁰⁸.

Para los antiguos docentes de la Academia Naval norteamericana Oliver Stevens y Allan Wescott: *«Desde los tiempos de la Armada Invencible los españoles muestran una ineptitud para los combates navales que contrasta con el espíritu de lucha de los ingleses de esta época»*¹⁰⁹.

En el consejo de guerra que se nombró para examinar el proceder de los jefes de la escuadra española derrotada por la inglesa en el Cabo de San Vicente, presidido por el capitán general de la Armada española se determinó que: *«La mala elección del primer jefe inutiliza comúnmente el valor, la disci-*

105 Fernández Duro. Armada Española. Tomo III. Págs. 28, 29, 30

106 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.347. Stevens & Westcott. A History of Sea Power. Pág. 125

107 Stevens & Westcott. A History of Sea Power. Pág. 86.

108 Fernández Duro. Armada Española. Tomo III. Pág. 30.

109 Stevens & Westcott. A History of Sea Power. Pág. 125.



plina y los talentos de los que obedecen y esta verdad, de que tenemos tantos y tan funestos testimonios en nuestros fastos, nunca fue demostrada con más evidencia que en la catástrofe de la armada naval llamada Invencible, cuyo mando se había confiado a un hombre sin experiencia, y sin principios en el arte difícil y sublime de la guerra en la mar»¹¹⁰.

Sin embargo el duque de Medina Sidonia, que había informado a Felipe II sobre su desconocimiento de la guerra naval y le había solicitado varias veces por escrito su sustitución al mando de la flota, sin conseguirlo, había cumplido fiel y escrupulosamente las órdenes directas del rey de España, que le obligaban a no romper la formación y no entablar batalla contra los ingleses, salvo fuerza mayor, hasta llegar a reunirse con el duque de Parma en los Países Bajos¹¹¹. Hasta los propios enemigos reconocieron que el duque había demostrado ser un hombre tan valiente como desafortunado¹¹².

Batalla naval de las Dunas (Inglaterra)

La batalla naval de las Dunas entre las armadas española y holandesa tuvo lugar en la Rada de las Dunas¹¹³ —o de los Bajíos— (The downs) cerca de la costa del condado de Kent en Inglaterra, en el transcurso de la Guerra de los Ochenta Años. La batalla naval se desarrolló en tres fases; las dos primeras tuvieron superioridad numérica española, y holandesa en la tercera y definitiva. Esta última parte se celebró en otro fatídico día 21 de octubre de 1639. Los holandeses adoptaron por primera vez la línea de fila y vencieron a una flota española muy inferior en número de buques de forma contundente.

La flota española de cincuenta y un navíos de guerra más veinte buques de transporte navegaba al rumbo nordeste con destino a Flandes con viento reinante del Sudeste. Los barcos presentaban una formación irregular,

110 Fernández Duro. Armada Española. Tomo VIII. Págs. 119, 120.

111 Oliver Warner. Great Sea Battles. Pág. 30.

112 Oliver Warner. Great Sea Battles. Pág. 35

113 Rada: Del fr. rade, y este del ingl. ant. rād. 1. f. Bahía, ensenada, donde las naves pueden estar ancladas al abrigo de algunos vientos



aunque tratando de adoptar la disposición de media luna típica de las contiendas del mar Mediterráneo. Aparecieron dieciocho navíos holandeses por barlovento, formados en línea de fila muy apretada y comenzaron a disparar a tiro de cañón, figura 7.



Figura 7

El navío almirante al mando de Oquendo quiso combatir al navío almirante holandés que se mantuvo a barlovento junto con la flota holandesa¹¹⁴.

La gran flota española formada en escuadras, sin orden establecido y cuyos barcos se obstaculizaron en sus disparos de cañón unos a otros durante el combate. La amarga lección de la derrota de la Armada Invencible no había sido aprendida¹¹⁵.

114 Fernández Duro. Armada Española. Tomo IV. Pág. 206

115 Oliver Warner. Great Sea Battles. Las Dunas. Pág. 41.



Según Fernández Duro: «*Los nuestros combatieron sin orden, en pelotones que se embarazaban unos a otros*»¹¹⁶. El almirante Oquendo, jefe de la flota española, es considerado por Duro como excelente marino y capitán de navío, pero para él como para el historiador Oliver Warner¹¹⁷, aunque muy valiente personalmente no mostró pruebas de poseer en igual modo las dotes de genera¹¹⁸. No preparó ningún plan táctico de ataque ni de defensa contra la inferior flota holandesa al principio y superior al final, y pese a que él y en general todos los marinos españoles se defendieron con un derroche de bravura. Para Warner: «*Fueron como corderos a un matadero que les preparó el brillante almirante holandés Tromp*»¹¹⁹.

La escuadra española siguió navegando al mismo rumbo y en igual y confusa formación obstaculizándose unos barcos a otros al disparar sobre el enemigo. Los holandeses recibieron refuerzos y al día siguiente reunieron treinta y seis navíos que combatieron desde lejos en formación de línea de fila.

Los navíos holandeses debido a su rumbo, al viento y a la configuración de la costa quedaron encerrados en la Bahía de Boulogne, figura 8. Esta ventaja para una flota superior en número, mejor preparada para el abordaje y lucha cuerpo a cuerpo no fue aprovechada por el almirante español, que consideró prioritario llevar las tropas de refuerzo a Flandes antes que destruir a la flota holandesa. Tanto la flota española como la holandesa agotaron la pólvora tras el intenso fuego sostenido. Los españoles fondearon en las Dunas para adquirir pólvora y los holandeses se dirigieron a Maastrich para al día siguiente empezar a bloquear a los navíos españoles que se encontraban en aguas neutrales inglesas. Sin embargo, los transportes españoles pudieron pasar a Dunquerque burlando el bloqueo.

116 Fernández Duro. Armada Española. Tomo IV. Pág. 209

117 Oliver Warner. Great Sea Battles. Las Dunas. Pág. 42

118 Fernández Duro. Armada Española. Tomo IV. Pág. 221.

119 Oliver Warner. Great Sea Battles. Las Dunas. Pág. 41



Figura 8

Después de esperar un mes los navíos españoles recibieron una remesa de pólvora inglesa comprada a muy alto precio y se hicieron a la mar para regresar hacia España. En la figura 9 podemos ver la salida de veintiún navíos españoles, el resto de navíos quedó varado en los bancos de arena, que fueron atacados por noventa y cinco navíos holandeses y quince brulotes.

Después de un duro combate quedó totalmente destrozada la flota española. Los holandeses capturaron nueve presas y solamente once navíos llegaron totalmente destrozados a Dunquerque.



Figura 9

Casi la totalidad de la flota española, unos cuarenta navíos fueron destruidos y unos seis mil hombres perdieron la vida. Las pérdidas holandesas se redujeron según unas fuentes a un puñado de hombres muertos y heridos¹²⁰. Según otras fuentes más objetivas los holandeses perdieron diez buques que utilizaron como brulotes¹²¹ y unos mil hombres¹²². En descargo del honor de la flota española hay que hacer constar que a pesar de que según carta del primer ministro del gobierno español conde-duque de Olivares al almirante Oquendo, la Armada que ponía bajo su mando era grande, los navíos buenos y la gente buena, como no había salido otra de España desde los tiempos de la

120 Oliver Warner. Great Sea Battles. Las Dunas. Pág. 41

121 N. del E.: Unas veces se dejaba el brulote abandonado a la corriente o al impulso de vientos apropiados, y otras se trataba de aproximarse durante la noche. Después de quedar bien adherido mediante los arpeos de abordaje, se le daba fuego al tiempo de abandonarlo y su tripulación en los botes se lanzaba contra los buques enemigos para que se engancharan a ellos y se prendieran

122 Fernández Duro. Armada Española. Tomo IV. Pág. 216.

Invencible¹²³. Pero el almirante español Feijoo Sotomayor, que participó en la batalla y cayó prisionero de los holandeses tras el hundimiento de su navío, denunció que al contrario de lo que afirmaba el conde-duque la Armada española proporcionada: *«Estaba falta de todo; el mayor número de gente es forzada, no se había embarcado nunca y no servía más que de estorbo; en algunos navíos iba un artillero por cada cuatro piezas; habíalos que no tenían en total ni cuatro artilleros y esos pocos sin conocimiento teórico ni práctico del arma; artilleros de nombre. La mayor parte de la infantería era nueva e iba desnuda; en algún bajel no se hallaron más espadas que las de los oficiales¹²⁴»*.

Esta detallada información de Feijoo permite comprender las verdaderas causas de fondo de la enorme destrucción realizada por los holandeses en las Dunas sobre la flota española mal preparada y peor equipada. También nos permite comprender lo que pudo suceder con la preparación y equipamiento de la Armada Invencible. Además, corroboraría que el informe del embajador inglés Sir Edgard Stafford sobre la mala preparación de la Armada española debió ser correcto. Y por último reconocer en justicia que el duque de Medina Sidonia, valeroso como hombre, pero ineficaz como jefe, por su desconocimiento de la guerra naval, consiguió salvar media flota. Oquendo también valeroso como hombre y capitán pero muy deficiente como jefe, perdió en combate prácticamente casi toda la flota bajo su mando, de 51 navíos de guerra solamente arribaron a Flandes la capitana y ocho bajeles¹²⁵ más¹²⁶ completamente destrozados.

De acuerdo con la ley IX, del Título XXIV, de la Segunda Partida de Alfonso X: Los navíos deben ser provistos de hombres, armas y de viandas:

«Los hombres han de menester para defenderse lorigas, corazas, escudos y yelmos para sufrir golpes. Y deben tener cuchillos y puñales y espadas y ha-

123 Fernández Duro. Armada Española. Tomo IV. Pág. 207

124 Fernández Duro. Armada Española. Tomo IV. Pág. 207

125 Bajel: Del cat. vaixell. 1. m. Antigua embarcación de considerables dimensiones, generalmente de vela. 2. m. embarcación (// vehículo capaz de navegar).

126 Fernández Duro. Armada Española. Tomo IV. Pág. 215



chas y porras y lanzas y han de haber ballestas y dardos y piedras y saetas y fuego de alquitrán, cuanto más mejor. Y otrosí, deben llevar mucha vianda, así como bizcocho, que es pan cocido dos veces, carne salada y legumbres y queso y ajos y cebollas y agua lo más que pudieren. Todas estas cosas deben saber los caudillos de los navíos. Y los que de esta manera no lo hicieran, y si por su culpa se perdiesen los navíos, son por ende traidores, también como si perdiesen un castillo, y deben perder los cuerpos y todo lo que tuvieren»¹²⁷.

Ya en esta época de la batalla de las Dunas, según Fernández Duro —citando la opinión del historiador francés Henri Martín— la potencia militar naval española era muy débil: *«Toda batalla librada por mar contra los españoles era una batalla ganada. Porque esta potencia fastuosa y frágil no se sostenía sobre una base sólida, sobre el genio marítimo, sobre la ciencia y el amor del mar sino solamente sobre el número y la fuerza de sus navíos»¹²⁸.*

Esta opinión parece coincidir plenamente con la del historiador español Matías de Novoa, que en el año 1640 escribía: *«Las costas de España no tienen ni un navío, ni las surca una galera. Sus fuertes, puertos y plazas están sin cuarteles; sus capitanes de mayor reputación murieron, los que hoy tienen son pocos y están arrinconados con el desdén y la falta de premio murieron a manos del agravio y la iniquidad, sin honra la guerra, despreciada la milicia, malas pagas, y éstas cercenadas, y el nombre español entregado y confundido»¹²⁹.*

Finalmente, todo este mal estado de cosas de mar se confirma en una carta del año 1648, de los jesuitas recogida también por Duro: *«Hay por aquí muchas consultas, poco dinero y menos resolución; hay en España cuarteles sin soldados, soldados sin paga, navíos sin pagas ni raciones»¹³⁰.*

La línea de fila de combate

127 Códigos Españoles. Las Siete Partidas. Segunda Partida. Pág. 512

128 Fernández Duro. Armada Española. Tomo IV. Pág. 380

129 Fernández Duro. Armada Española. Tomo IV. Pág. 139.

130 Fernández Duro. Armada Española. Tomo IV. Pág. 136.

Después de la sangrienta y decisiva batalla de las Dunas la línea de fila fue la forma clásica de combatir de las flotas inglesas, holandesas, francesas y españolas hasta los tiempos de Trafalgar¹³¹.

El iniciador de esta nueva táctica de combate de grandes escuadras fue el almirante holandés Tromp: *«Mereció Tromp elogios, más que por el fácil triunfo final, por la habilidad con que cortó el camino a la Armada española cuando contaba con fuerzas inferiores a su contrario, rompiendo con la tradición de la batalla en media luna al formar la línea de combate en fila cerrada, ciñendo al viento, que se adoptó en lo sucesivo, evitando cuidadosamente el abordaje, sirviéndose de la artillería con rapidez y precisión, con que vino a ser decisiva en las funciones de mar»*¹³².

La flota que antes formara la línea de combate y mejor la mantuviera maniobrando inmediatamente a las órdenes de su almirante durante todo el combate naval era considerada la más maniobrera y generalmente era la más táctica —enrolaba¹³³ los marinos más expertos— y tenía muchas más posibilidades de resultar vencedora en el enfrentamiento.

Ingleses y franceses dueños de los mares del mundo

Los republicanos franceses dirigidos por Napoleón, cerca de doscientos años más tarde que Felipe II, trataron de nuevo la conquista de Inglaterra con un gran ejército considerado como invencible por tierra. Pero en el mar los ingleses poseían la mayor flota de guerra del mundo. Uniendo las flotas de Francia y de España se formaba una Flota Combinada Aliada que en número de unidades en aguas europeas era superior, pero que en maniobra y experiencia en combate era muy inferior a la inglesa.

El combate naval clásico en la época napoleónica consistía en luchar dos flotas formando una línea continua de buques cada una paralela a la otra,

131 Fernández Duro. Armada Española. Tomo IV. Pág. 217

132 Fernández Duro. Armada Española. Tomo IV. Pág. 217

133 Enrolar: 1. tr. Inscribir a alguien en el rol o lista de tripulantes de un barco mercante. U. t. c.p.rnl. 2. prnl. Alistarse, inscribirse en el Ejército, en un partido político u otra organización.



que navegaban manteniendo muy cerca la proa de la popa del buque que iba delante. De esta manera la flota formaba una muralla fuertemente armada de cañones que era muy difícil de derrotar si los buques navegaban en línea recta al mismo rumbo y se mantenían cerca unos de otros, evitando ser aislados o cortados por los barcos enemigos. La flota enemiga formaba otra línea de combate y si se sabía superior o de igual fuerza que la adversaria se situaba cerca de ella navegando en paralelo y las flotas comenzaban a cañonearse durante horas o días. La flota que sufría más daños se retiraba dejando atrás los buques desarbolados o muy dañados de casco o arboladura, que eran tomados como presas de guerra por la flota vencedora. O si resultaban muy dañados e inservibles, eran hundidos¹³⁴.

Cuando una flota avistaba a otra enemiga y la consideraba muy superior se retiraba a puerto propio o amigo, quedando bloqueada sin poder salir, salvo que otra flota propia o amiga superior en potencia viniera a abrir el bloqueo.

Mantener el viento a favor —ganar el barlovento¹³⁵— era la primera ventaja de posición que permitía que una flota atacara o evitará el combate cuando quisiera. Además, en caso de combate, la bala de cañón disparada desde barlovento poseía más fuerza, infligía más daño al enemigo, alcanzaba mayor distancia y el humo de la pólvora molestaba a la flota de sotavento, que había perdido el viento. Tener el viento a favor se decía “ganar la rosa de los vientos”¹³⁶. Tener el sol de espaldas era la segunda ventaja de posición, que permitía una mejor visión a los artilleros con el sol a favor y en cambio cegaba a los artilleros de la otra flota que tenían el sol en contra y no podían apuntar bien.

La flota más maniobrera y mejor mandada era la que siempre, o casi siempre, se presentaba a combatir desde barlovento, con el viento a su favor y con el sol por detrás de ella.

134 Maurice de Brosard. Historia marítima del mundo. Pág. 375

135 Ganar barlovento. Navegar manteniendo un ángulo con respecto al viento más cerrado que el través (90º) de forma que ganamos distancia hacia el viento (a barlovento). Abarca desde 89º respecto al viento, hasta la máxima ceñida, —ceñir a rabiarse— en torno a los 30º (dependiendo del tipo de velero).

136 Warner, Oliver. Great sea battle. La Armada Invencible. Pág. 29.

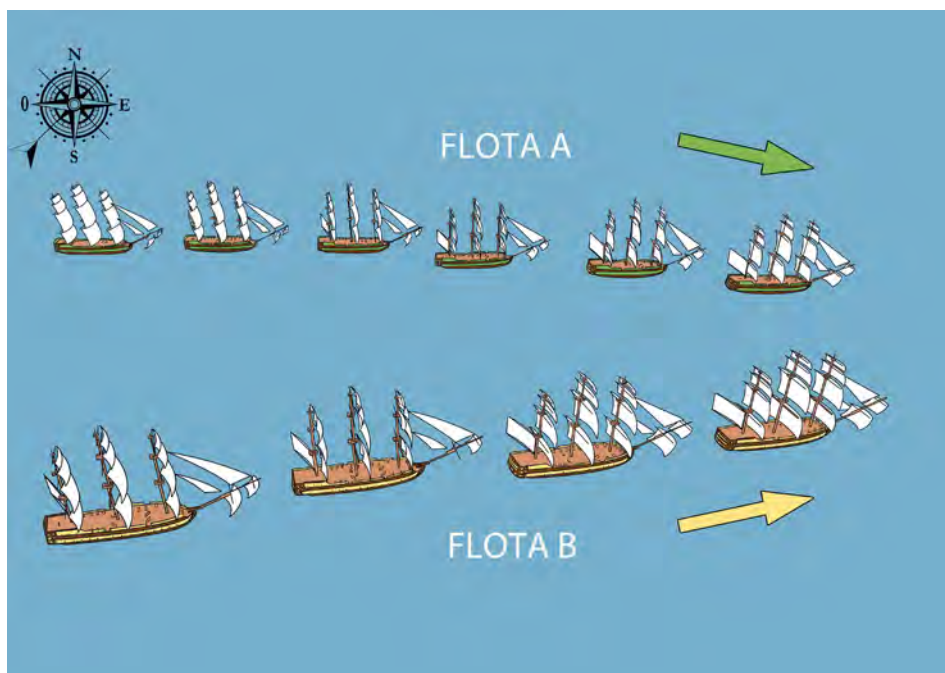


Figura 10

En la figura 10¹³⁷, que podemos considerar como la primera fase del combate, tenemos a sotavento la flota A, de seis navíos, que es la que tiene la desventaja del viento de dirección Sudoeste, navegando al rumbo Sudeste, y aproximándose hacia la flota B, de cuatro navíos, que se encuentra a barlovento y navegando al rumbo Nordeste. La parte delantera de la línea se llama vanguardia, la parte media de la línea se llama centro y la parte trasera de la línea se denomina retaguardia.

En la fase 2, figura 11¹³⁸, las dos flotas se han puesto en líneas paralelas navegando las dos al rumbo Este, a una distancia variable entre media milla y milla y media, y comienza el combate a tiro de cañón, que podía durar de varias horas hasta varios días.

137 Figura realizada tomando como referencia a Maurice de Brossard, Fernández Duro y Stevens & Westcott.

138 Figura del autor.

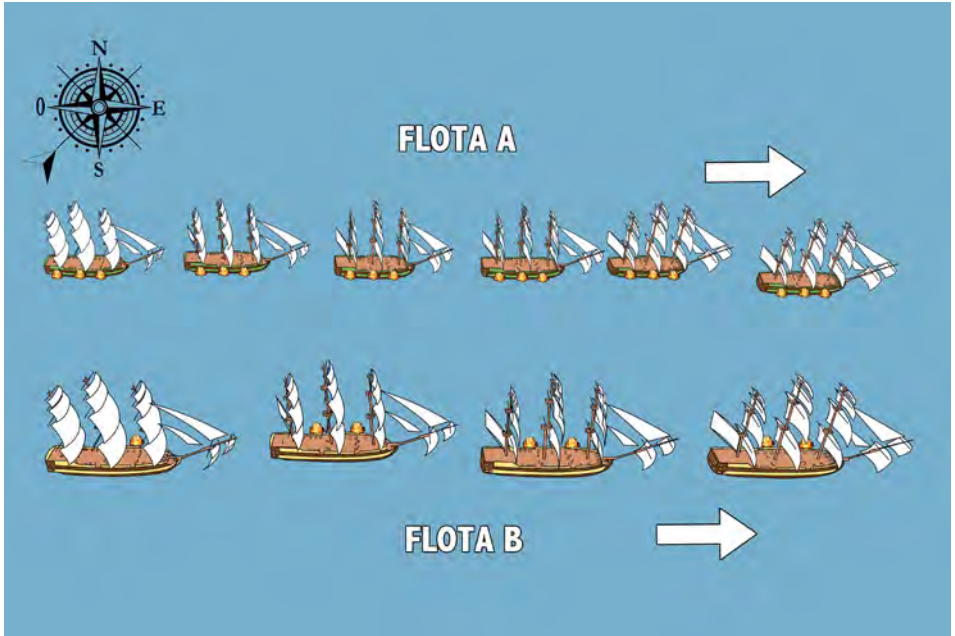


Figura 11

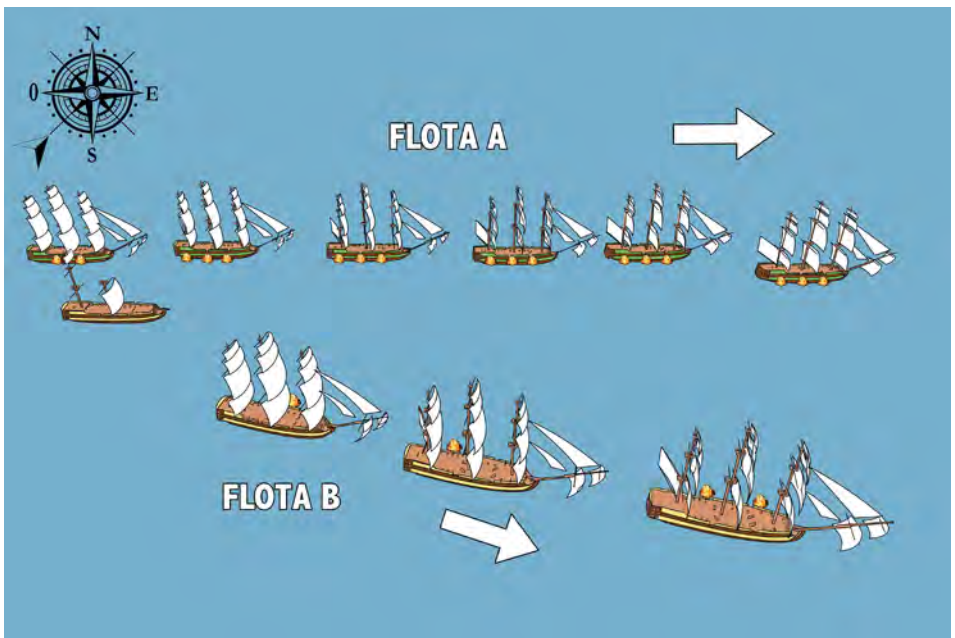


Figura 12

En la fase 3, figura 12¹³⁹, se produce el desenlace del combate en línea de fila: la flota A obliga a retirarse a la flota B, por su mayor acierto en los tiros de cañón ha desarbolado a un navío enemigo que toma como presa. La flota A resulta vencedora y se mantiene en la zona de batalla. La flota B resulta vencida y tiene que retirarse de la zona de batalla para no recibir más daños, dejando abandonados a uno de sus navíos.

Cortar la línea defensiva enemiga

Ya desde el principio de las guerras entre Francia y Gran Bretaña, las flotas inglesas comenzaron a hacer variaciones sobre la táctica clásica del combate naval en línea de fila y a tratar de cruzar la línea enemiga dividiendo la vanguardia o la retaguardia enemiga y concentrando varios buques propios sobre uno solo enemigo, consiguiendo ventaja numérica momentánea abrumadora y destruyendo totalmente a este buque enemigo antes que los suyos pudieran venir a ayudarle. El valor táctico de romper la línea está bien explicado por el marino historiador Mahan: *«La idea esencial es dividir la fuerza opositora penetrando en su línea defensiva a través de un intervalo encontrado o hecho. Los buques viniendo hacia la rotura son detenidos, los de la retaguardia doblados, mientras que los navíos de vanguardia continúan su rumbo alejándose¹⁴⁰»*.

En la figura 13¹⁴¹, considerada como fase 1 de este combate, vemos el encuentro de la flota A que está a barlovento y navega al rumbo Este y después al Sudeste, y se acerca a la retaguardia de la flota B, que está a sotavento y navega al rumbo Este, para cortarla en dos partes y atacar primero a la parte de la retaguardia y después a la vanguardia.

139 Figura realizada según explicaciones de Stevens & Westcott y Fernández Duro

140 Stevens & Westcott. A History of sea power. Págs. 175, 176

141 Figura realizada según explicaciones de Stevens y Westcott y Fernández Duro

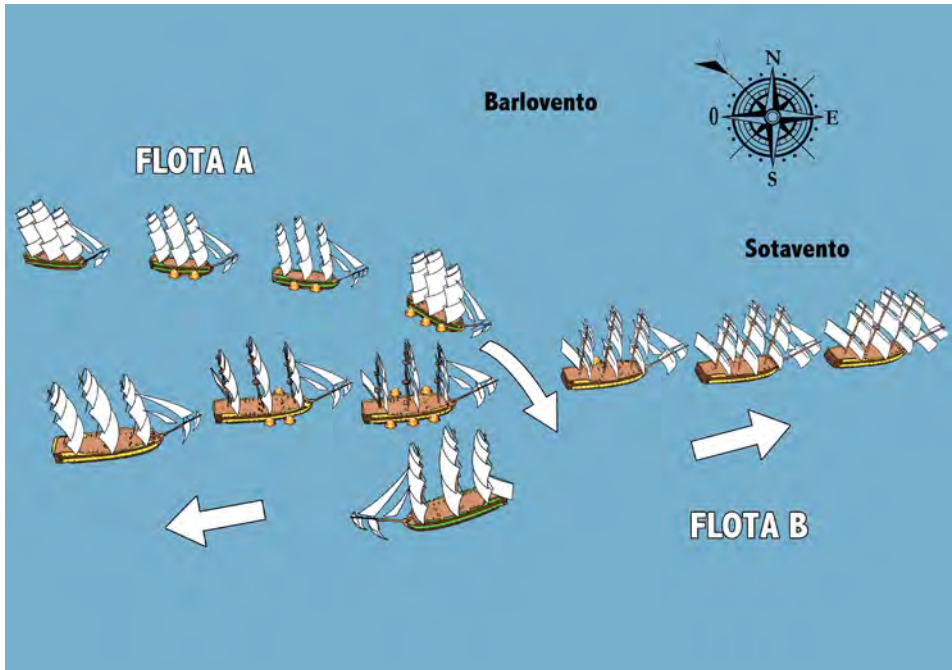


Figura 13

En la figura 14¹⁴², fase 2, vemos como la flota A ha cortado la línea enemiga y ha ido doblando a cada navío enemigo, es decir colocándose a cada costado de un navío enemigo uno propio. De manera que contra cada navío enemigo combaten dos contrarios. La parte del centro y de la vanguardia de la flota B continúa alejándose hacia el Este, mientras su jefe consulta con sus oficiales que deben hacer y si están preparados para virar o sería mejor alejarse del área de combate. Cuando decidan volver a ayudar a la retaguardia ésta ya habrá sido vencida por una fuerza muy superior, que de nuevo estará en una clara ventaja.

142 Figura realizada según explicaciones de Stevens & Westcott y Fernández Duro

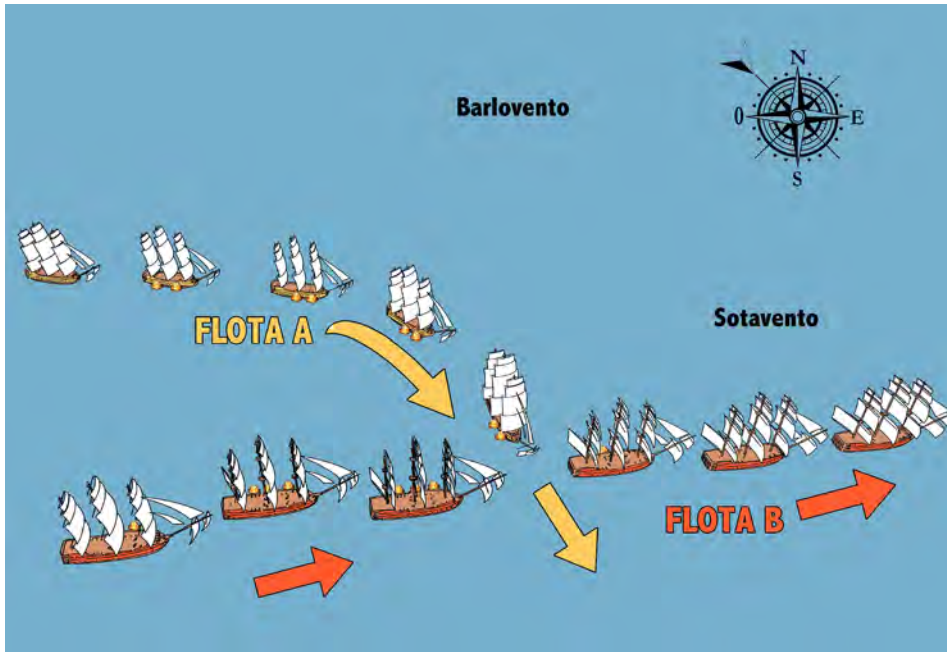


Figura 14

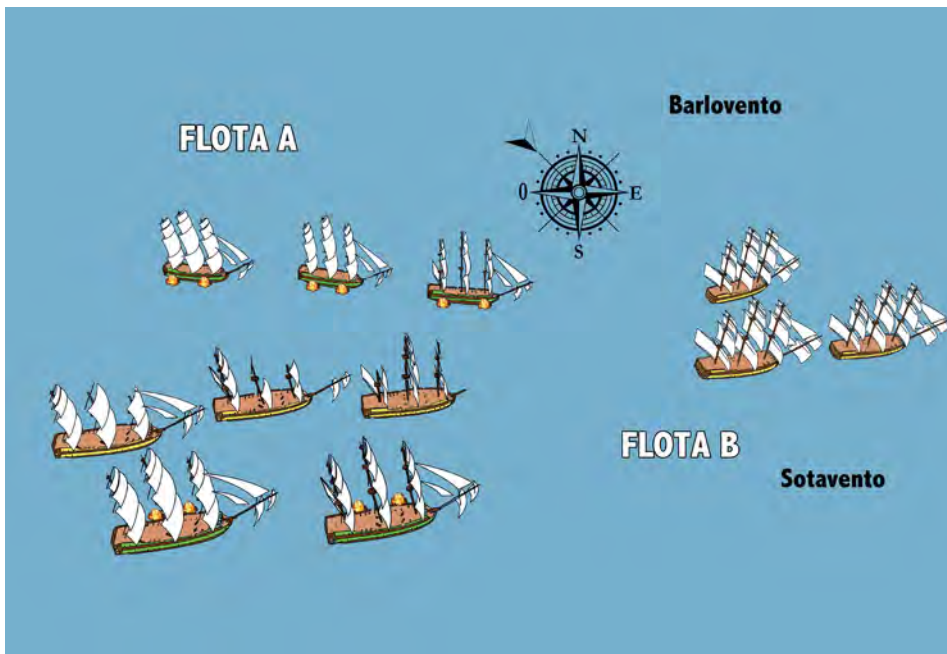


Figura 15



En la fase 3, figura 15¹⁴³, observamos como la flota A ha vencido a la mitad de los navíos de la flota B, que después de mucho tiempo han podido virar por avante y han vuelto navegando al rumbo Oeste para ayudar a su retaguardia. Cuando llegan a la zona de combate se encuentran todos sus navíos ya derrotados y tomados como presas por el enemigo, que sitúa a sus navíos interpuestos entre las presas y el enemigo para defenderlos. Estando ya la flota B en minoría, no tiene más remedio que retirarse, o de lo contrario perdería a todos los navíos si volviera a entrar en combate. La flota B decide racionalmente virar por avante para ganar barlovento y alejarse del enemigo que ahora es muy superior.

Al cortar la línea de combate enemiga, además de que el buque que cortaba podía destrozar a los dos enemigos que quedaban a sus costados, aparecían grandes ventajas para la flota que lo realizaba. Los buques que quedaban hacia la parte de atrás de la línea quedaban parados y cortados del resto de los buques que iban por delante del corte que se alejaban del combate y no podían acudir prontamente a ayudarles. Mientras estos buques se ponían de acuerdo para virar habría transcurrido normalmente bastante tiempo para que los buques enemigos hubieran vencido a la retaguardia con una gran superioridad numérica y después la vanguardia viéndose en inferioridad numérica continuaría la retirada¹⁴⁴.

Cruzar la línea defensiva enemiga se convirtió en una marca de calidad de los marinos mejor preparados y los buques más maniobreros, pero las Ordenanzas de la marina prohibían romper la línea de fila y cruzar entre dos buques enemigos sin orden expresa del almirante jefe de la flota¹⁴⁵. Si los buques que cortaban la línea de fila quedaban aislados y no eran apoyados por todos los buques de su flota, eran vencidos fácilmente por la línea de fila enemiga, que podía caer conjuntamente a sotavento sobre ellos.

143 Figura realizada según explicaciones de Stevens & Westcott y Fernández Duro.

144 Stevens & Westcott. A History of Sea Power. Pág. 175

145 Stevens & Westcott. A History of Sea Power. Pág. 175

La primera batalla conocida en que los ingleses rompieron voluntariamente la línea enemiga francesa fue en la batalla naval del Estrecho de los Santos en el mar Caribe en el año 1774. Ocurrió de forma accidental al rolar el viento y aprovecharlo la flota inglesa. Al romper la línea se pasaba por la popa de buque de delante y la proa del de atrás de la línea enemiga, a muy corta distancia, y todos los cañones del costado del buque que cortaba, y en todas las cubiertas, iban disparando según pasaba desde la proa hasta la popa, barriendo todas las cubiertas desde arriba hasta abajo y desde un extremo hasta el otro de los buques, dejando casi media tripulación destrozada y gran cantidad de los cañones desmontados e inservibles para el combate.

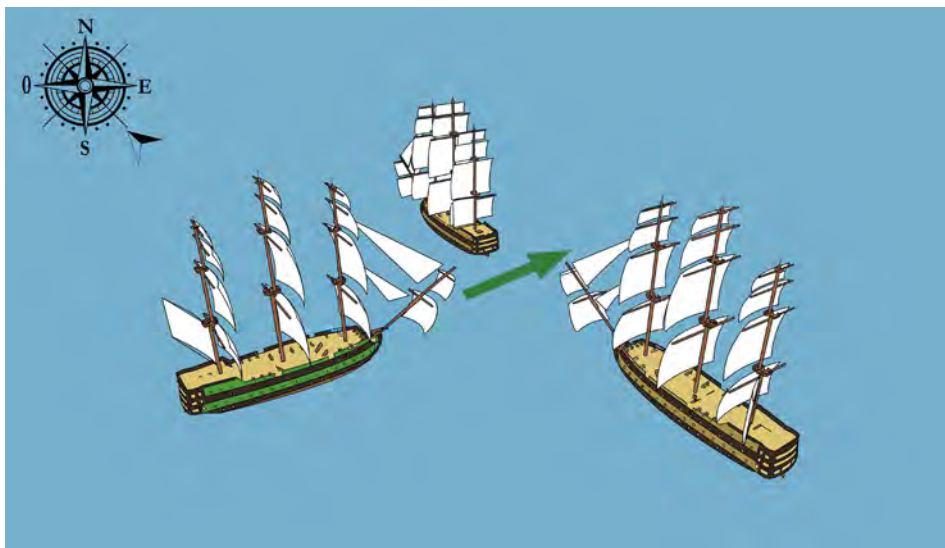


Figura 16

En la figura 16¹⁴⁶, considerada primera fase de la maniobra, vemos como un barco cruza entre dos enemigos (Cortar la T), y a medida que navega van disparando todos los cañones de las amuras de babor y estribor de las diferentes cubiertas según va pasando, tanto por un costado como por otro. En cambio, el navío que cruza apenas recibe fuego enemigo desde la popa o proa de los dos buques enemigos.

146 Figura realizada a partir de las explicaciones de Stevens & Westcott

En la figura 17, fase 2, podemos observar al navío que cruza la línea entre dos navíos enemigos, disparando sus cañones de las aletas de babor y estribor de todas sus cubiertas artilladas contra la popa y proa de los dos enemigos que está cortando de su línea. Con este intenso cañoneo hacia la popa de un navío era muy fácil de cortar el palo de mesana¹⁴⁷ y desmontar y dejar sin uso muchos cañones de las cubiertas atacadas. Y con el intenso cañoneo hacia la proa del otro navío era muy fácil de cortarle el palo de trinquete¹⁴⁸ y desmontar muchos cañones y dejarlos sin uso. El navío que cortaba apenas recibía daños.

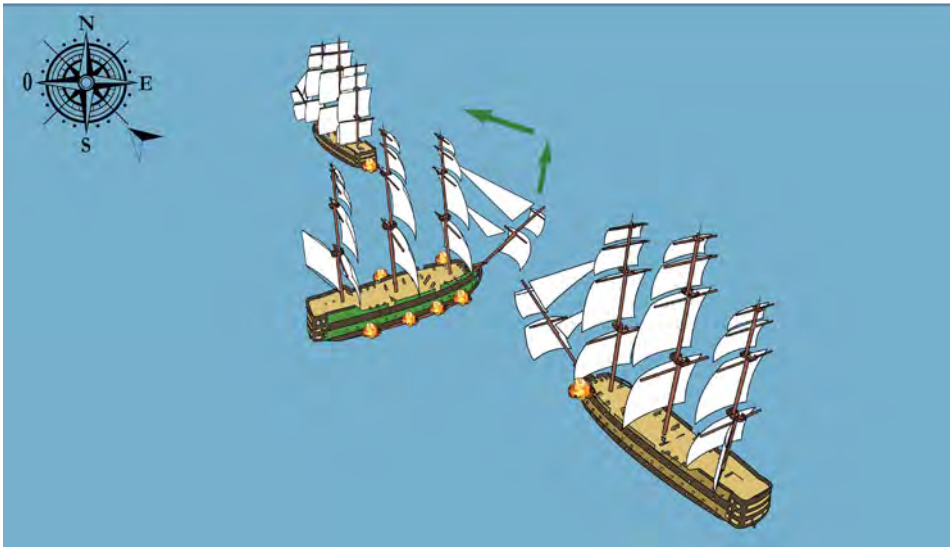


Figura 17

Unos años antes de Trafalgar las flotas inglesas comenzaron a utilizar la nueva táctica naval de romper la línea enemiga con buenos resultados. Incidiremos someramente en las batallas navales en las que los ingleses

147 Mesana: 1. amb. Mar. Mástil que está más a popa en el buque de tres palos. 2. f. Mar. Vela que va contra este mástil envergada en un cangrejo

148 Trinquete: (Del ant. triquete y este quizá del fr. ant. triquet, dim. de trique, bastón, por ser el menor de los tres mástiles principales). 1. m. Mar. Verga mayor que se cruza sobre el palo de proa. 2. m. Mar. Vela que se larga en ella. 3. m. Mar. Palo de proa, en las embarcaciones que tienen más de uno

pusieron en práctica esta novedosa táctica, que sus enemigos en ningún momento intentaron por ausencia de adiestramiento y convencimiento, continuando aferrados al combate en línea de fila, acordes con las antiguas y estrictas Ordenanzas Navales de los países marítimos occidentales europeos¹⁴⁹.

Para contrarrestar la ventaja del barco que cortaba la línea y barría con todos sus cañones todas las cubiertas del buque de proa y de popa, únicamente se podía caer a una banda, para presentar todo el costado al buque que cortaba la línea y dispararle todos los cañones de ese costado. En ese momento los dos barcos se disparaban con todos los cañones del costado comprometido, figura 18. Pero, como punto negativo de esta maniobra de caer al costado del enemigo, se rompía la propia línea de combate de la flota. Por lo que esta acción del buque individual no era aceptada por los comandantes de las flotas.

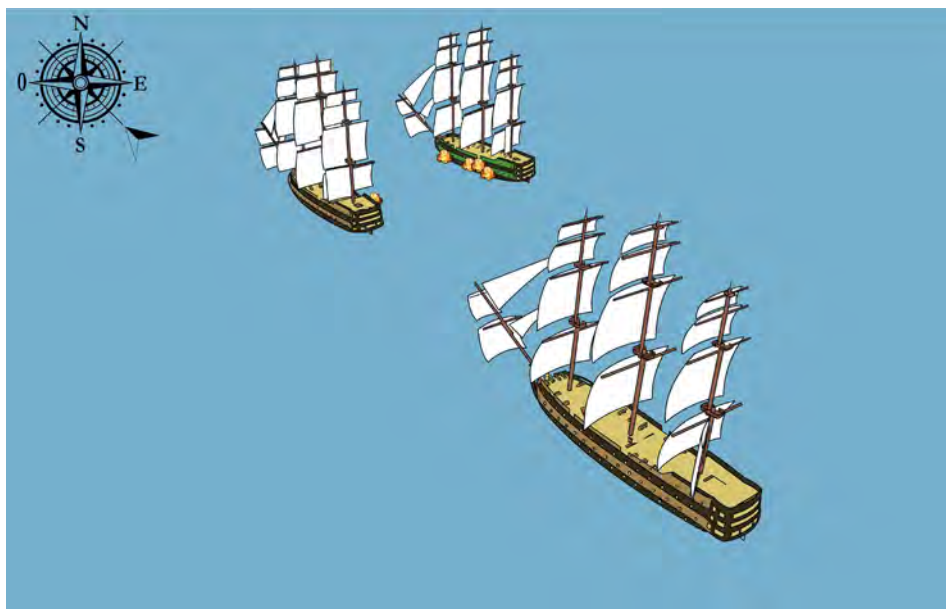


Figura 18

149 Steven & Westcott. A History of sea power. Pág. 175.



En la figura 19¹⁵⁰ vemos como un navío navega con rumbo perpendicular a otros dos navíos, que forman una línea de fila y están separados entre cincuenta y cien metros. El navío que trata de cruzar con el viento a favor, pretende barrer a cañonazos la popa del que está a su costado de babor y la proa del que está a su estribor. Y si lo consigue, además cortará su línea defensiva que inutilizará las ventajas de esta formación de flota defensiva. El peligro para el navío que cruza es que si los artilleros de los navíos en línea son buenos, pueden desarbolarlo¹⁵¹ en la aproximación dejándolo sin propulsión y sin gobierno.

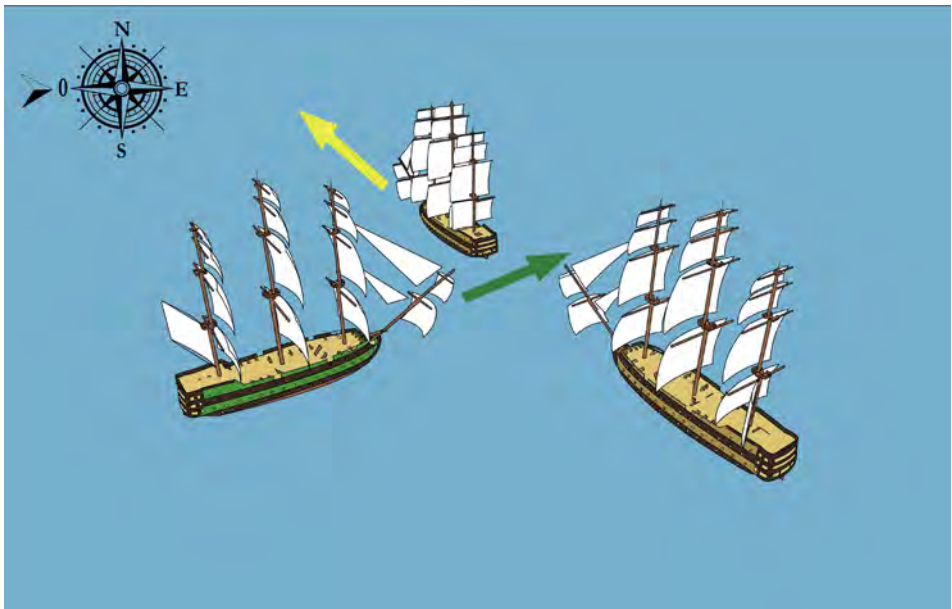


Figura 19

En la figura 20¹⁵² vemos cómo el navío con viento a favor ha conseguido atravesar la línea que forman los otros dos navíos, pero estos para evitar ser barridos por él han caído hacia la otra banda, hacia estribor, y presentan sus

150 Figura de los realizada a partir de las explicaciones de Stevens & Westcott

151 Desarbolar: 1. tr. Mar. Destruir, tronchar o derribar los árboles o mástiles de una embarcación. U. t. en sent. fig

152 Figura realizada a partir de las explicaciones de Stevens & Westcott.

costados de estribor y de babor al navío contrario al que ellos disparan con todos sus cañones del costado respectivo. En esta posición ahora el navío que cortó la línea es el que está en desventaja y puede salir desarbolado y con muchas bajas, si los navíos que forman la línea tienen buenos artilleros.

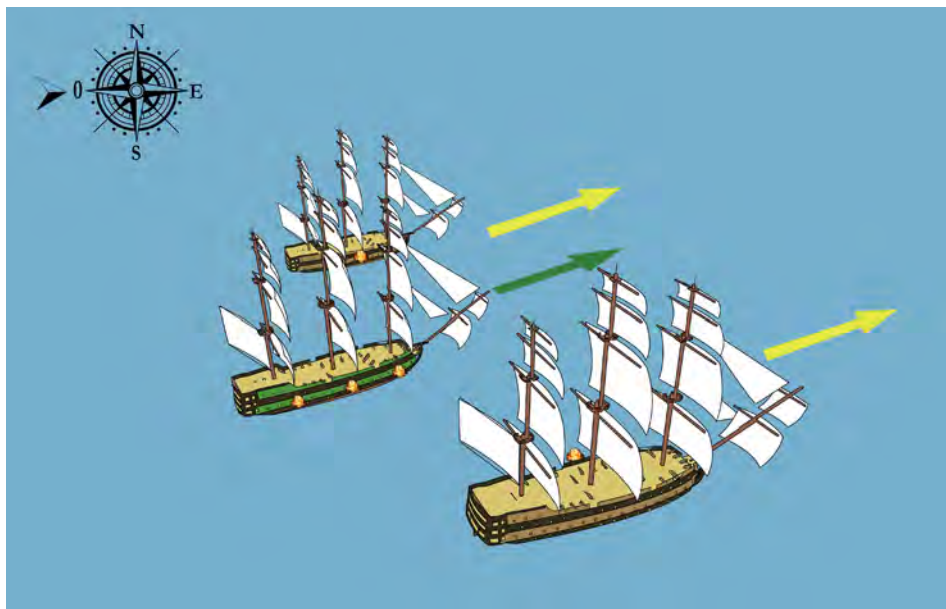


Figura 20

Esta era la forma más eficaz de defenderse de un navío cuando le cruzaban la proa o la popa. Pero tenía el inconveniente de romper la línea defensiva de la flota. Para defenderse eficazmente sin romper la línea defensiva, la opción correcta era la de juntarse mucho el buque de proa con el de popa, para no dejar pasar al enemigo, y disparando con todos los cañones de los dos costados de los dos buques de la línea, desarbolar de todos los palos al buque que se acercaba dejándolo inmovilizando y por tanto inútil para el combate

En la figura 21¹⁵³ podemos ver como un navío pretende cortar la línea de dos navíos enemigos y que se encuentran separados unos cincuenta metros entre sí. Ante la aproximación del navío enemigo los que están en lí-

153 153 Figura realizada a partir de las explicaciones de Stevens & Westcott.

nea se acercan hasta prácticamente tocar el bauprés¹⁵⁴ de uno con la vela cangreja¹⁵⁵ del otro. Es decir, cierran completamente el paso del otro navío por medio de ellos dos. Además, inician un intenso cañoneo contra la arboladura del navío que intenta cruzar la línea para intentar dejarlo sin velas y sin propulsión.

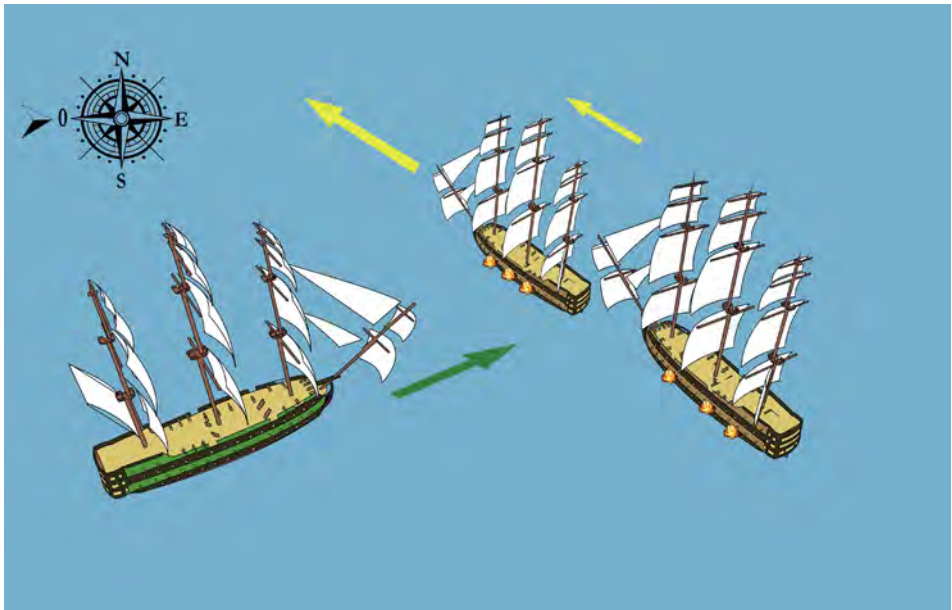


Figura 21

En la figura 22¹⁵⁶, los navíos que forman la línea se han acercado al máximo, y han cerrado el paso completamente al navío enemigo. Además están disparando a un buen ritmo y han conseguido romper varias vergas¹⁵⁷, y

154 154 Bauprés: Del fr. beaupré, y este del b. al. medio bâghsprêt, de bâgh -brazo- y sprêt -barra-. 1. m. Mar. Palo grueso, horizontal o algo inclinado, que en la proa de los barcos sirve para asegurar los estayes del trinquete, orientar los foques y algunos otros usos

155 155 Cangreja: De Cangrejo, nebulosa de la constelación de Toro. 1. f. Mar. vela cangreja. La Vela cangreja es una vela trapezoidal de forma asimétrica, que se larga entre la botavara, el palo antena o pico de un velero.

156 Figura realizada a partir de las explicaciones de Stevens & Westcott.

157 Verga: f. Mar. Percha labrada convenientemente, a la cual se asegura el grátil de una vela



masteleros¹⁵⁸ de las velas del navío enemigo, reduciéndole la velocidad, y haciendo que ceda en su intención de romper la línea, cayendo a estribor, para alejarse cuanto antes de los dos navíos que lo acabarían destruyendo.

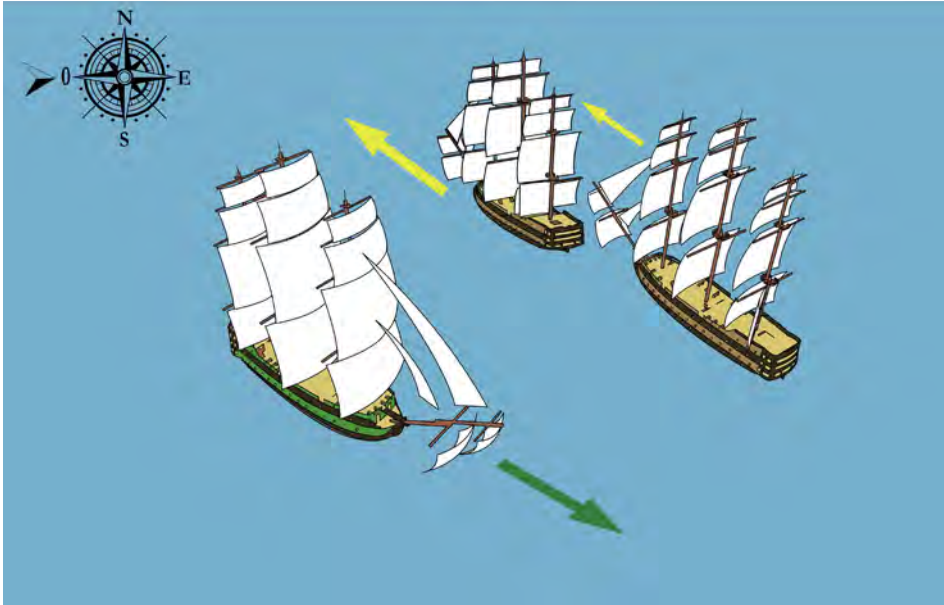


Figura 22

158 158 Mastelero, ra: De masteleo. 1. adj. Perteneciente o relativo al mástil. 2. m. Mar. Palo o mástil menor que se pone en los navíos y demás embarcaciones de vela redonda sobre cada uno de los mayores, asegurado en la cabeza de este.

Batallas navales inmediatamente anteriores a la de Trafalgar

Comprender mejor la forma en que se combatía en las batallas navales en tiempos de Napoleón, conlleva repasar sucintamente las principales batallas anteriores a la de Trafalgar, para poder estudiar y entender la forma de mandar las flotas, las tácticas de combate y las evoluciones en combates significativos de las flotas inglesa, francesa y española de esa época, que eran las mejores y más potentes del mundo.

Batalla del primero de junio (Francia)

El día 1 de junio de 1794, la flota inglesa, inferior en una unidad a la francesa, entabló el combate a barlovento y cortando la línea enemiga por la vanguardia y por la retaguardia, consiguió vencerla apresando seis buques, hundiendo uno y poniendo en fuga al resto de buques franceses. El sacrificio y heroísmo de las tripulaciones francesas mal dirigidas sólo obtuvo resultados decepcionantes. Según el marino e historiador naval francés Maurice de Brossard: «*La marina revolucionaria se presenta como un caos de gloria sangrienta, de ineptitud y de abordaje político*»¹⁵⁹.

159 Maurice de Brossard. Historia marítima del mundo. Pág. 434.



En la figura 23¹⁶⁰, considerada la primera fase de la batalla, podemos ver a la flota inglesa con veinticinco navíos que navegaba al rumbo Este, y se había situado a barlovento de la flota francesa, que con veintiséis navíos también navegaba al rumbo Este y estaba situada a sotavento.

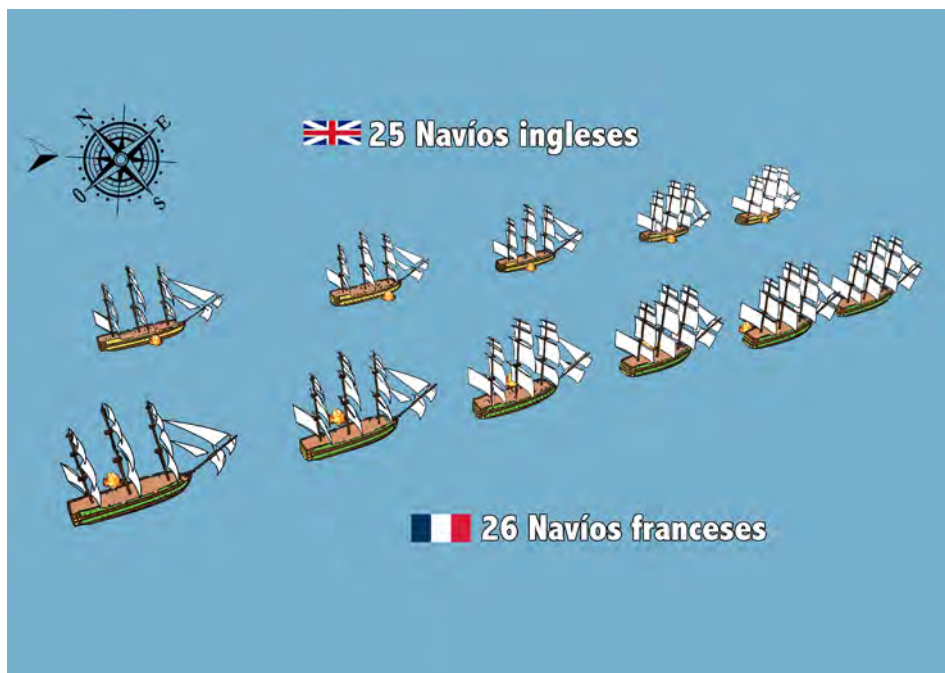


Figura 23

160 Figura realizada según explicaciones de Fernández Duro, Maurice de Brossard y Steven & Westcott.



En la fase 2, figura 24¹⁶¹, podemos ver como la flota inglesa no combatió en línea, como esperaba la flota francesa, sino que atacó cortando la línea francesa por la vanguardia y por la retaguardia y en estas posiciones combatieron dos navíos ingleses contra cada uno francés, quedando varias flotillas de navíos ingleses vigilando el centro de los navíos franceses.

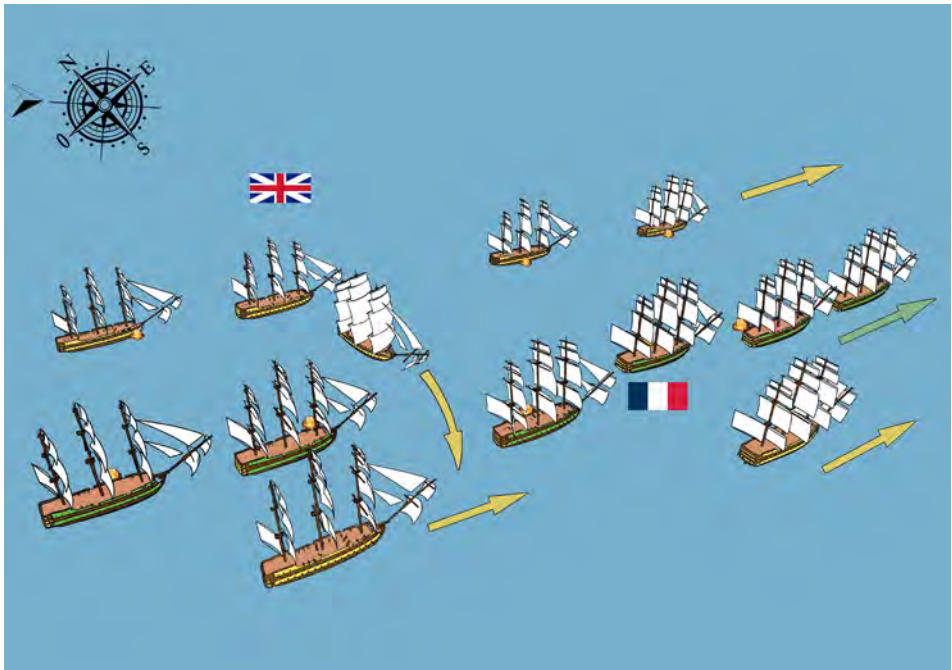


Figura 24

161 Figura realizada según explicaciones de Fernández Duro, Maurice de Brossard y Steven & Westcott.



En la última fase, figura 25¹⁶², vemos como la flota inglesa consiguió vencer a siete navíos franceses (seis navíos rendidos y uno hundido). El resto de navíos del centro y algunos de vanguardia y retaguardia escaparon de los navíos ingleses y se retiraron vencidos de la zona de combate.

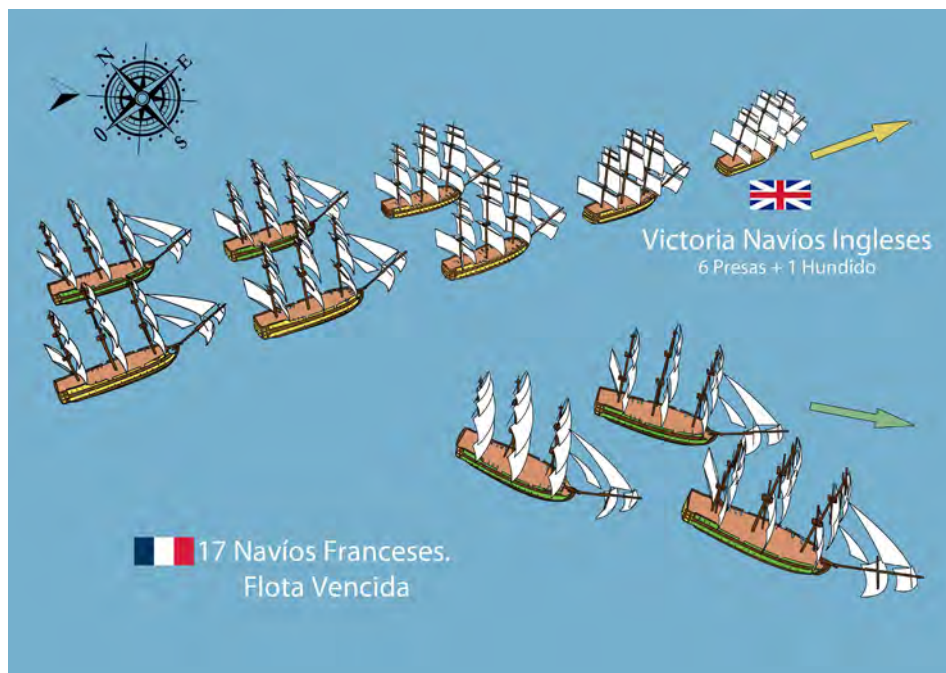


Figura 25

Batalla naval del Cabo de San Vicente (Portugal)

Al amanecer del día 14 de febrero de 1797, cerca del cabo de San Vicente, en un claro de la niebla se encontraba la flota española de veinticuatro navíos navegando muy desordenada. De los veintisiete navíos iniciales que partieron de Cartagena, tres habían entrado en Algeciras. Algunas fuentes citan veintisiete navíos¹⁶³ españoles en la batalla, pero la mayor parte de las fuen-

162 Figura realizada según las explicaciones de Fernández Duro, Maurice de Brossard y Steven & Westcott

163 Stevens & Westcott. A History of sea power. Pág. 200.



tes consignan sólo veinticuatro navíos¹⁶⁴. De improviso se encontraron con la flota inglesa de quince navíos que esperaba perfectamente formada en línea de fila, tras la descubierta¹⁶⁵ de las fragatas de observación, a la desordenada gran escuadra española, que evidentemente no había vigilado prudentemente su horizonte. A pesar de la inferioridad, suponía mayor riesgo para los ingleses tratar de evadirse que enfrentarse a la escuadra española, por lo que Jervis decidió atacar para tratar de impedir que los españoles se unieran a la flota francesa que les esperaba en Brest. Jervis ordenó a su flota que pasara entre ambos grupos, lo que optimizaría el uso de las baterías artilleras de sus barcos, mientras impedía que la flota española pudiera usar todos sus cañones. En todo momento comandó a la flota con el fin de impedir que los barcos españoles pudiesen escapar hacia Cádiz.

En la figura 26¹⁶⁶, fase 1 de la batalla, podemos ver como la flota española navegaba en desorden con el rumbo Nordeste hacia Cádiz. Al avistar a la flota inglesa navegando al rumbo Sudoeste y viniendo hacia ellos ordenada en línea de fila y en disposición de ataque, se reagrupó formando dos grupos; uno de diecisiete buques a barlovento y otro grupo menor de siete buques a sotavento. Entonces la flota inglesa cortó entre medio de los dos grupos de navíos españoles y atacó al mayor, retirándose hacia el Este el grupo menor después de un breve intento de ataque a la flota inglesa.

164 Fernández Duro. Armada Española. Tomo VIII. Pág. 83.

165 Descubierta: f. Mar. Reconocimiento del horizonte, que, al salir y al ponerse el Sol, se practicaba en una escuadra por medio de los buques ligeros y en un buque de guerra solo desde lo alto de los palos

166 Figura realizada a partir de las explicaciones de Fernández Duro y Stevens & Westcott

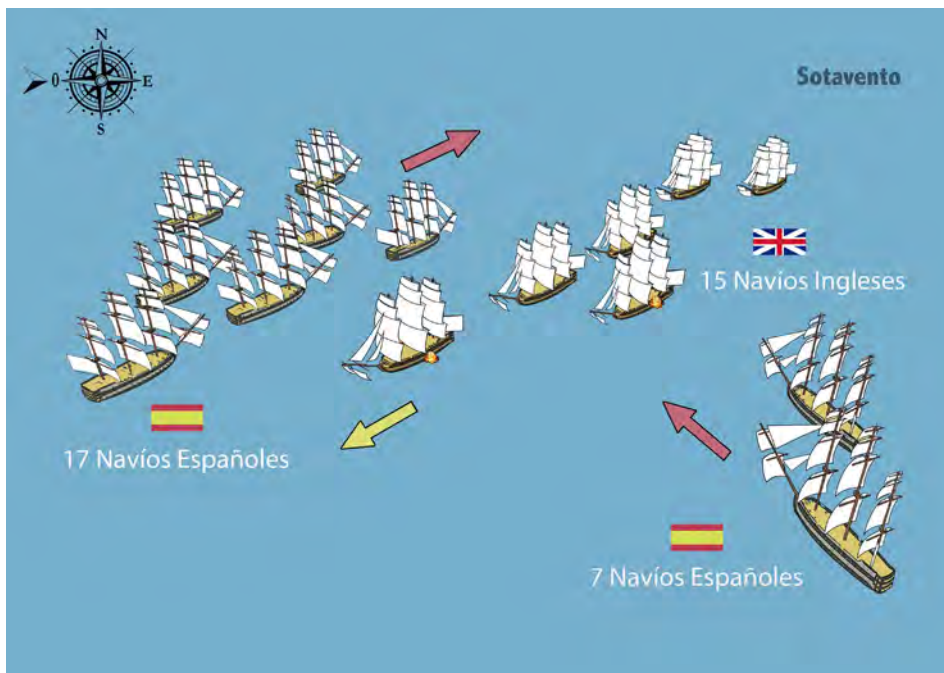


Figura 26

En la fase 2, figura 27¹⁶⁷, observamos como del grupo mayor de quince navíos españoles; los ingleses atacaron a los últimos de la fila de barlovento. Se formó una gran lucha entre todos los buques ingleses y solamente seis buques españoles, mientras la vanguardia y centro de la flota española siguió navegando hacia el nordeste.

El centro y la vanguardia española no obedecieron a las señales de virar y acudir al combate apoyando a los buques atacados, que desesperadamente les hacía su jefe el almirante Córdoba. Al grupo de siete navíos españoles de sotavento se le unieron dos navíos españoles y formaron un grupo de nueve navíos¹⁶⁸.

167 Figura realizada a partir de las explicaciones de Fernández Duro y Stevens & Westcott

168 Stevens & Westcott. A History of sea power. Pág. 201.

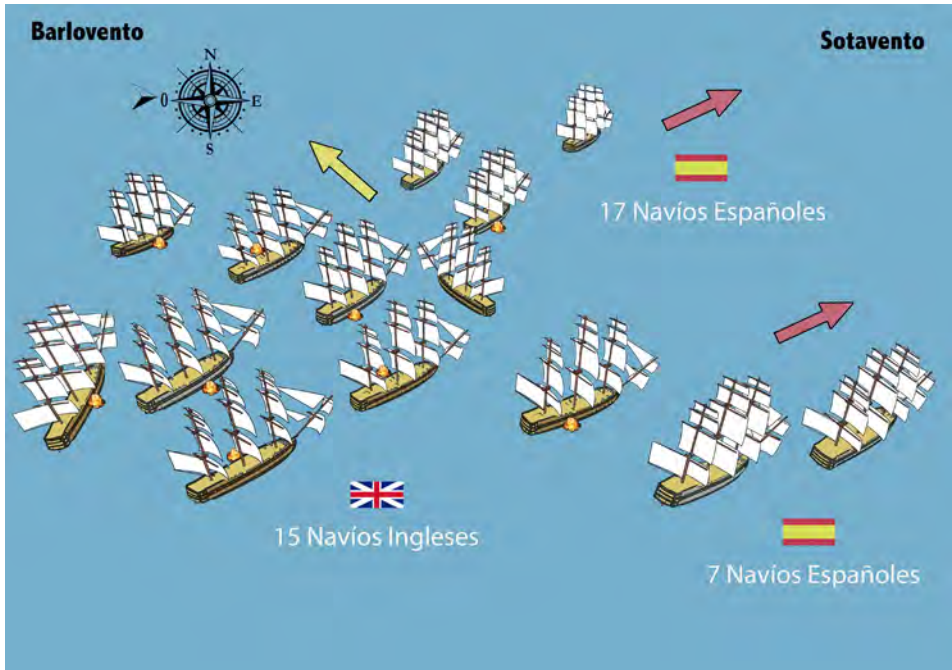


Figura 27

En la fase 3, figura 28¹⁶⁹, podemos ver como los quince navíos ingleses han capturado a cuatro navíos españoles y se mantienen en la zona de batalla, mientras que los veinte navíos españoles se han reagrupado a sotavento. Córdoba reunió la junta de capitanes de navíos y todos excepto tres se declararon con daños e incapaces de intentar recapturar a los cuatro navíos españoles apresados, recomendando regresar a Cádiz para repararse. Ante esta situación Córdoba ordenó a todos regresar a Cádiz. En esta batalla se distinguió Nelson como capitán del navío Captain¹⁷⁰.

169 Figura realizada a partir de las explicaciones de Fernández Duro y Stevens & Westcott.

170 Fernández Duro. Armada Española. Tomo VIII. Pág. 123

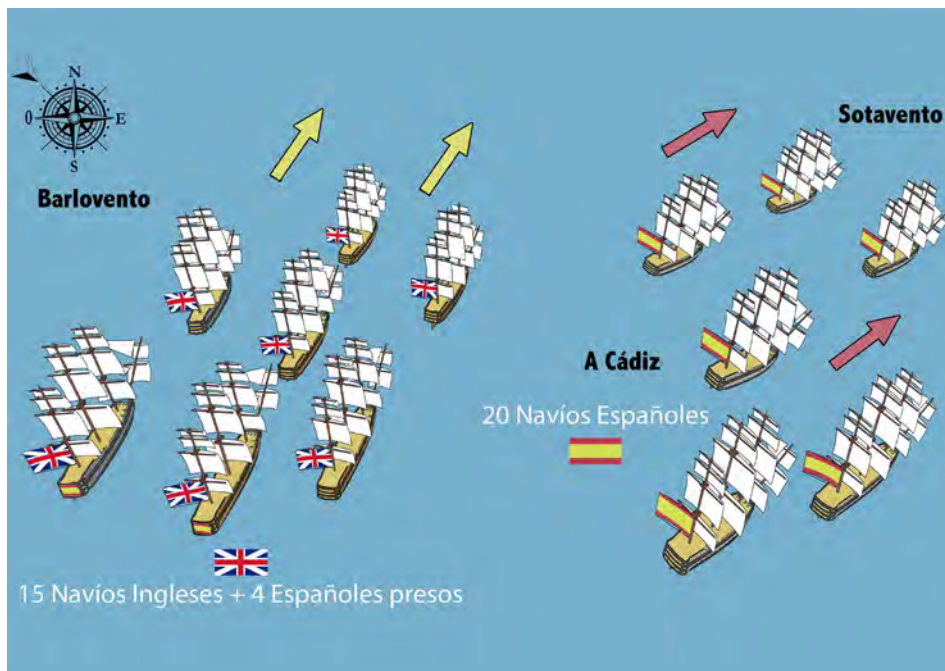


Figura 28

Frente al cabo de San Vicente, el almirante Jervis, teniendo a Nelson bajo su mando, batió a la escuadra española y la bloqueó en Cádiz. El encuentro entre los veinticuatro navíos españoles contra los quince ingleses hizo fracasar el gran proyecto de invasión de Inglaterra y la resonancia en Inglaterra fue enorme. Esta acción fue llamada en Inglaterra la jornada de San Valentín y el almirante por su excelente mando recibió el título de conde de San Vicente.

Para el alto mando naval español del momento esta derrota fue considerada ignominiosa y muy contraria para el buen prestigio de la renacida Armada española: «Una derrota vergonzosa de que no hay ejemplo en la historia naval de Europa»¹⁷¹. Varios de los navíos españoles apresados lo fueron al abordaje, cosa inusual en toda nuestra historia naval. Un hecho contrastado que puede aclarar un poco las causas es que la marinería y los soldados apenas disponían de buenas armas de fuego ligeras. Estudios del historiador Rodrí-

171 Fernández Duro. Armada Española. Tomo VIII. Pág. 124.



guez González de las fragatas que intervinieron en la batalla demuestran que debiendo llevar cada una cincuenta y dos fusiles, algunas solo disponían de una docena y defectuosos y otras no portaban ninguno¹⁷².

Los cuatro navíos españoles apresados estaban destrozados de arboladura y después del combate fueron reparados de urgencia por los ingleses. Asombraron a estos al ser más rápidos y maniobreros que los propios ingleses; aún a pesar de los numerosos daños que tenían los navíos españoles después del tremendo combate: «*Un navío inglés de 110 cañones tenía una superficie velica de 64.300 pies cuadrados. Los españoles del mismo porte 72.300 pies. Los palos y masteleros eran de mal pino de la tierra en vez de las perchas de Riga, las jarcias desproporcionadas y las lonas de mediana calidad, en cualquier temporal se ocasionaban desarbolos*»¹⁷³.

Sin embargo, el mal estado de las tripulaciones de estos mismos navíos apresados, también sorprendió a los ingleses, pero en un sentido negativo. Nelson, que tras el combate naval fue entrevistado en Londres por un cronista del periódico London Chronicles, publicado el 8 de marzo, declaró que: «*El estado de la marinería de los navíos rendidos era el más lastimoso, careciendo de medicinas y de todos los alivios que pedía su situación*»¹⁷⁴.

En su Tratado de las enfermedades de la gente de mar del año 1805, el doctor español Pedro Gonzáles coincidió plenamente con la opinión de Nelson y reconoció la triste realidad de los marineros españoles: «*La desnudez es común en los tiempos de guerra. Suele entonces echarse mano de los vagabundos y presidiarios para el servicio de las escuadras, en la mayor parte jamás han navegado... Sucios, andrajosos y hediondos son en las embarcaciones un almacén de porquería y piojo que brevemente trasciende a sus compañeros*»¹⁷⁵.

Para los historiadores norteamericanos Oliver Stevens y Allan Westcott, los españoles estaban desesperadamente anticuados. En su favor hay que te-

172 Rodríguez González. Trafalgar. Pág. 231.

173 Fernández Duro. Armada Española. Tomo VIII. Pág. 416.

174 Fernández Duro. Armada Española. Tomo VIII. Pág. 115

175 Fernández Duro. Armada Española. Tomo VIII. Pág. 423.

ner en cuenta que sus buques estaban miserablemente maniobrados, sus tripulaciones consistían en ignorantes campesinos, que rezaban antes de subir a los palos y con quienes su mejor almirante, José de Mazarredo, había rehusado navegar¹⁷⁶ por falta de presupuesto para remediar la situación.

El desánimo cundía entre los marinos españoles por la falta de recompensa por las presas enemigas que pudieran hacer en tiempo de guerra. Todos los marinos ingleses recibían su parte: al almirante pertenecía un octavo del precio tasado de las presas tomadas bajo su mando, los capitanes con mando un cuarto, los oficiales y subalternos un octavo del valor de las presas y los distintos tipos de marineros y soldados un cuarto¹⁷⁷. Y para empeorar las cosas, tanto los capitanes como los marineros no recibían regularmente sus pagas, con lo que el mantenimiento de sus familias era una constante preocupación para ellos. El brigadier y capitán del navío San Juan Nepomuceno, Cosme Churruca, en carta privada a su hermano de fecha 11 de octubre denunciaba que le debían cuatro meses de paga: «*Aquí nos deben cuatro meses de sueldo y no nos dan ni un ochavo, sin embargo que nos hacen echar los hígados trabajando*»¹⁷⁸.

Para el propio contralmirante Escaño la situación de los marinos españoles era insostenible desde 1802: «*La Marina sufría un atraso en sus pagos que puede llamarse escandaloso*»¹⁷⁹.

La flota de Cartagena sufría un retraso en sus pagas de seis meses a fecha de febrero de 1806¹⁸⁰. Para Fernández Duro resultaba significativa la diferencia entre el marinero español, sin paga y sin vestido y el marinero inglés, al que su Parlamento votó una ley favorable al aumento de paga, mejores ra-

176 Stevens & Westcott. A History of sea power. Pág. 202, 203

177 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 271.

178 González-Aller Hierro. Corpus Documental. Volumen II. Pág. 989

179 Rodríguez González. Trafalgar. Pág. 235

180 González-Aller Hierro. Corpus Documental. Tomo II. Pág. 1.278



ciones de comida a bordo y permiso para ver a sus familiares a la vuelta de cada crucero¹⁸¹.

En 1787 faltaban 36.000 marineros en la flota de guerra española, para cubrir noventa mil plazas. En principio se intentó suplir la carencia con la infantería, pero no siendo suficiente se promovieron levass forzosas entre la población costera. La opinión sobre el estado de precariedad de la flota española del capitán general y comandante de la flota española José de Mazarredo, por la que fue relevado del mando de forma fulminante es demoleadora: *«Es verdad evidente e innegable que hoy la Armada es solo una sombra de la que fue, y se acabará de desvanecer a la primera campaña. ¿Habrá gente de buena fe que admita la idea de ser posible hacer guerra sin dinero y sin gente¹⁸²»*.

El consejo de guerra convocado para examinar el proceder de los jefes de la flota española, en aquel triste día, dictó la siguiente sentencia: *«Que el teniente general de la Real Armada don José de Córdoba, comandante general de la escuadra, por su insuficiencia y desacierto en las maniobras y disposiciones del ataque, de que resultó principalmente su desgraciado éxito, queda desde luego privado de su empleo, sin que pueda en tiempo alguno obtener mando militar. El segundo jefe de la misma escuadra (que mandaba la vanguardia) queda también privado de empleo¹⁸³»*.

Los ingleses más eficaces y duros en aplicar disciplina naval militar en caso de guerra, daban pena de muerte para el comandante que perdiera un combate con fuerzas superiores a las del enemigo¹⁸⁴. Y graves penas para el almirante que perdiera un combate por no tener bien ordenada su flota en la mar frente al enemigo¹⁸⁵.

181 Fernández Duro. Armada Española. Tomo VIII. Pág. 142

182 Fernández Duro. Armada Española. Tomo VIII. Págs. 79, 80.

183 Fernández Duro. Armada Española. Págs. 104, 105, 106.

184 Rodríguez González. Trafalgar y el conflicto anglo-español del siglo XVIII. Pág. 135.

185 Rodríguez González. Trafalgar y el conflicto anglo-español del siglo XVIII. Pág. 117.



Batalla Naval de Camper Down (Holanda)

El 11 de octubre de 1797 la flota inglesa atacó viniendo desde barlovento, cortando la línea perfectamente mantenida por los holandeses en la vanguardia y la retaguardia de esta flota. El plan de ataque, menos pensado y preparado, recuerda mucho al de Nelson en Trafalgar. La aproximación de frente pareció no envolver riesgos fatales incluso con un oponente tan temible como los holandeses y aseguró resultados decisivos.

En la figura 29¹⁸⁶, primera fase de la batalla, podemos ver como la flota inglesa de dieciséis navíos que navegaba al rumbo sudeste, viniendo desde barlovento con el viento en popa, atacó a la vanguardia y a la retaguardia de la flota holandesa que navegaba al rumbo nordeste y estaba a sotavento.

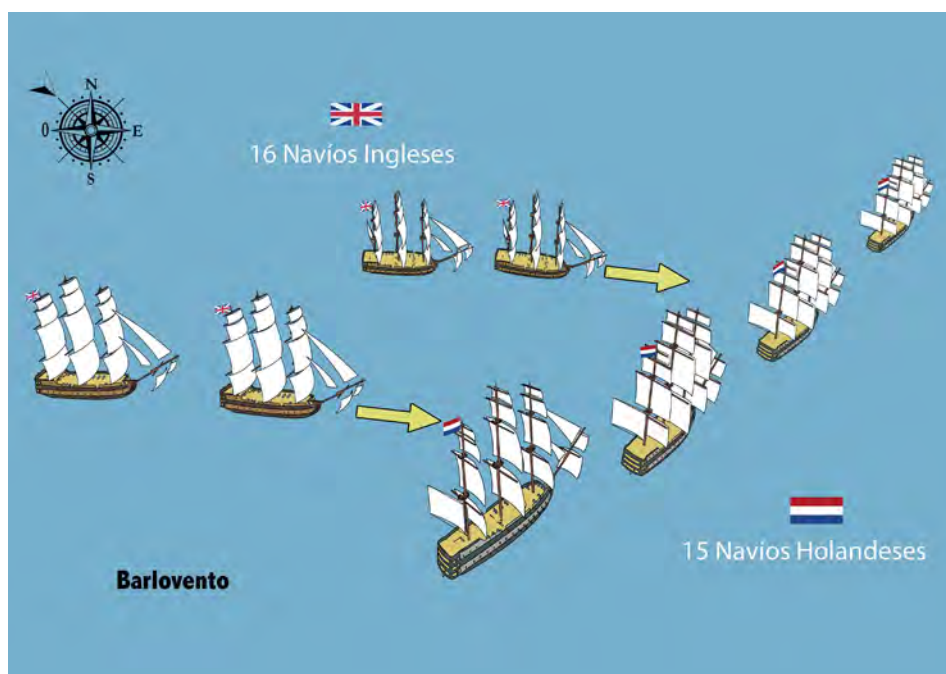


Figura 29

186 Figura realizada sobre la explicación y figuras de Stevens & Westcott.

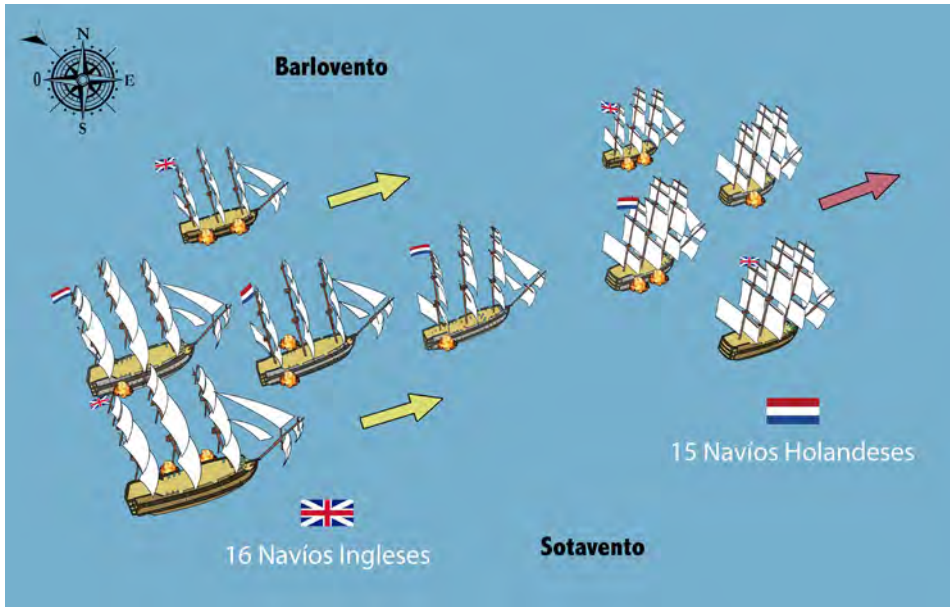


Figura 30

En la fase 2, figura 30¹⁸⁷, los navíos ingleses, a pesar de la buena puntería de los artilleros holandeses, consiguieron cortar la retaguardia y la vanguardia holandesa y doblarlas. Los navíos ingleses con una gran superioridad numérica aplicaron un durísimo castigo artillero a los holandeses de adelante y de atrás, mientras que el centro holandés siguió navegando y no pudo entrar apenas en el combate. El centro holandés por no querer romper la línea defensiva se ponía en riesgo de perder la batalla naval.

En la fase 3, figura 31¹⁸⁸ podemos ver como los ingleses tomaron, después de un tremendo y sangriento combate, once presas tan destrozadas por el combate que resultaron inservibles para la navegación. Los cuatro navíos holandeses restantes buscaron refugio en sus puertos, quedando la flota holandesa bloqueada y finalmente, a consecuencia de esta acción, Holanda firmó la paz con Inglaterra¹⁸⁹.

187 Figura realizada sobre la explicación y figuras de Stevens & Westcott.

188 Figura realizada sobre la explicación y figuras de Stevens & Westcott

189 Stevens & Westcott. A History of sea power. Pág. 195.

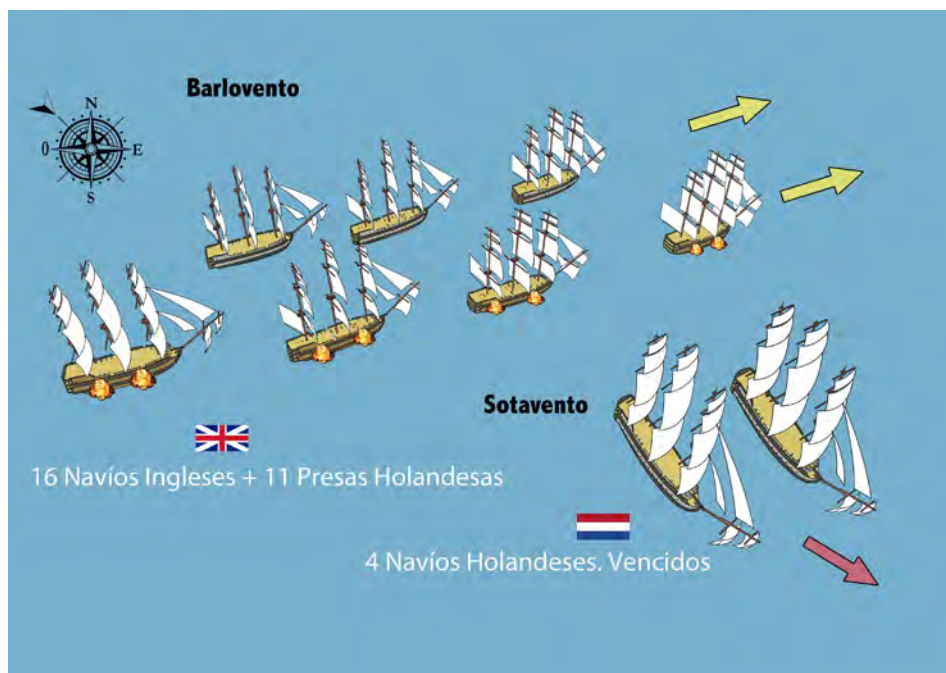


Figura 31

Batalla naval del Nilo (Egipto)

El 1 de agosto de 1798 la escuadra francesa compuesta de trece navíos estaba fondeada en Aboukir. Fue allí donde Nelson con trece navíos la encontró, atacándola inmediatamente al anochecer mientras permanecía en el fondeadero desprevenida, pues los franceses esperaban el ataque para el amanecer del día siguiente.

En la figura 32¹⁹⁰, fase 1 de la batalla, podemos ver como los trece navíos de la flota francesa estaban fondeados en la rada de Aboukir, lo más cerca de tierra que podían. Por el Nordeste aparecieron los trece navíos de la flota inglesa mandados por Nelson, que a pesar de estar anocheciendo se lanzaron al ataque sobre los confiados franceses.

190 Figura realizada a partir de la explicación de Stevens & Westcott. Págs. 210, 211.

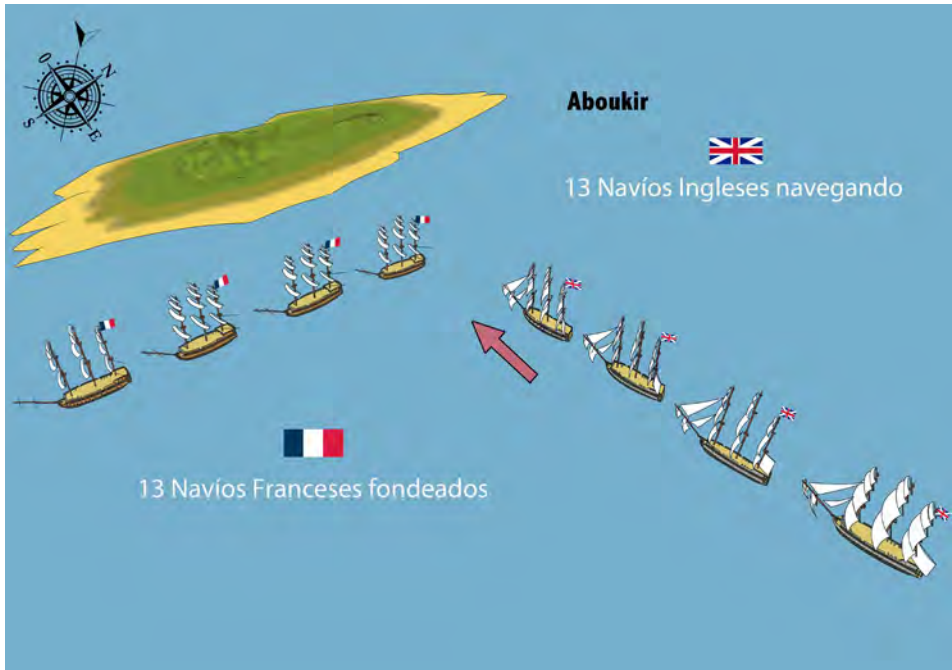


Figura 32

En la fase 2, figura 33¹⁹¹, observamos como los navíos ingleses se iban colocando uno a cada costado de un navío francés de forma que contra cada navío francés combatían dos navíos ingleses. Uno de los navíos ingleses quedó embarrancado, sirviendo de guía a los demás navíos.

191 Figura realizada a partir de la explicación de Stevens & Westcott.



Figura 33



Figura 34



En la fase 3, figura 34¹⁹², podemos ver como los dos últimos navíos franceses, observando impotentes como los navíos ingleses iban rindiendo todos los navíos franceses que estaban doblando, picaron¹⁹³ la estacha¹⁹⁴ del ancla y zarparon navegando a toda vela hacia el nordeste, escapando a una destrucción segura.

El resultado del fulminante ataque de Nelson fue el siguiente: cinco navíos franceses apresados, seis hundidos y dos escapados, uno llamado Guillermo Tell al mando de Villeneuve que más tarde mandaría la Flota Combinada en Trafalgar. Por la parte francesa hubo mil quinientos muertos y heridos y tres mil prisioneros. Por el lado inglés doscientos diez muertos y seiscientos ochenta heridos. Con fuerzas teóricamente iguales se comprobó que la victoria fue de la audacia del almirante inglés, del entrenamiento continuo de las tripulaciones y del entendimiento de los capitanes de los buques ingleses, sobre unos franceses valerosos, pero con jefes insuficientemente experimentados, según opinión de Maurice de Brossard¹⁹⁵.

Según Fernández Duro en el Nilo Nelson deshizo una flota francesa de igual número de navíos que la suya, usando la misma cruenta táctica experimentada en el Cabo de San Vicente contra los españoles, que podría considerarse desde entonces —año 1797— como táctica inglesa; esto es atacando con todas sus fuerzas a pocos navíos de la retaguardia y a sotavento para doblar a la flota contraria y ponerla entre dos fuegos hasta destruirla completamente o ponerla en fuga¹⁹⁶.

192 Figura realizada a partir de la explicación de Stevens & Westcott.

193 Picar: tr. Mar. Cortar a golpe de hacha o de otro instrumento cortante

194 Estacha: Del fr. ant. estache -amarra-, der. de estachier -clavar, amarrar-, y este quizá del gót. *stakka. 1. f. Mar. Cuerda o cable atado al arpón con que se pescan las ballenas. 2. f. Mar. Cabo que desde un buque se da a otro fondeado o a cualquier objeto fijo para practicar varias faenas. Dar estacha: 1. loc. verb. Mar. Largar cuerda para que la ballena se vaya desangrando y muera.

195 Maurice de Brossard. Historia marítima del mundo. Pág. 438.

196 Fernández Duro. Armada Española. Tomo VIII. Pág. 164.

Combate naval de Algeciras y del Estrecho de Gibraltar (España)

Este combate es una buena muestra de lo que significa la superioridad de maniobra debida al mejor entrenamiento de una tripulación y asimismo es un ejemplo de la audacia y la superior decisión de la oficialidad inglesa en esta época y su dominio del arte de la siempre difícil guerra naval.

El día 12 de julio de 1801 después de un combate anterior en el que fueron rechazados siete buques británicos y una fragata por tres navíos franceses y una fragata¹⁹⁷ —apoyados activamente por lanchas cañoneras y por las baterías de costa españolas de Algeciras¹⁹⁸— cinco navíos españoles llegaron en auxilio de los franceses —dos de ellos de tres puentes— consiguiendo los nueve navíos aliados partir hacia Cádiz. La flotilla fue seguida por los siete navíos británicos. Los españoles y franceses formaron una línea de combate, pero al anochecer ésta se fue desajustando. Aprovechando que la noche era muy oscura y los dos barcos españoles de tres puentes Real Carlos y San Hermenegildo navegaban en paralelo cerrando la retaguardia de la escuadra hispano francesa, el navío inglés Superb (Soberbio) se fue colando por la popa entre ellos sin ser visto y al situarse al través¹⁹⁹ de los dos, disparó una andanada²⁰⁰ por cada costado, después braceó²⁰¹ y acuarteló²⁰² rápidamente

197 Fernández Duro. Armada Española. Tomo VIII. Pág. 220.

198 N.del E.: La efectividad del sistema creado de baterías de costa fue puesto a prueba cuando los fuertes de la ciudad de Algeciras tuvieron que defender un pequeño grupo de barcos franceses ante el ataque británico en la Batalla de Algeciras, en este caso tanto las baterías como las lanchas cañoneras españolas salidas desde la batería de Torrealmirante lograron rendir los barcos ingleses apoyando a la escuadra francesa. El fuego cruzado de los fuertes de Isla Verde con San García y con Santiago resultó tremendamente eficaz en la defensa de los barcos resguardados en el puerto

199 Través: m. Mar. Dirección perpendicular a la de la quilla.

200 Andanada: f. Descarga cerrada de toda una andana o batería de cualquiera de los dos costados de un buque.

201 Bracear: intr. Mar. Halar de las brazas para hacer girar las vergas.

202 Acuartelar: tr. Mar. Presentar más al viento la superficie de una vela, llevando hacia barlovento su puño y cazándola, si es preciso, a esta banda, para que la proa caiga hacia la otra.



las velas quedando retrasado. Los dos barcos españoles atacados respondieron disparando todos sus cañones del costado atacado sin ver ni comprobar sobre quién disparaban y después de un violento cañoneo de varias horas se incendiaron destruyéndose completamente, hundiéndose ambos y ahogándose la mayor parte de los tripulantes de los buques.

Esta es la versión de Cayuela y Pozuelo²⁰³ y de Clayton & Craig. Aprovechando la confusión los navíos ingleses atacaron al siguiente barco de la retaguardia, el francés Saint Antoine que tuvo que rendirse. El resto de barcos hispano franceses entraron al amanecer de arribada en Cádiz en ausencia de tres barcos sin tener constancia exacta de lo que había ocurrido durante la atronadora noche hasta algún tiempo después²⁰⁴. Fernández Duro²⁰⁵ afirma que el Superb no se coló entre los dos navíos españoles que navegaban en paralelo, sino que se colocó al través del Real Carlos por el costado de estribor, disparó contra los dos y después se retiró dejándolos combatir entre sí. De igual modo lo describió el historiador Rodríguez González²⁰⁶.

En la figura 35²⁰⁷, fase 1 de la batalla, observamos (versión Alfa) a los dos navíos españoles, Real Carlos y San Hermenegildo, que navegaban en noche muy oscura paralelos y por tanto sin buena formación y sin una buena vigilancia. Por la popa apareció el Superb que se fue aproximando navegando para colocarse en medio de los dos desprevenidos navíos españoles.

203 Cayuela y Pozuelo. Trafalgar. Pág. 110.

204 Fernández Duro. Armada Española. Tomo VIII. Pág. 222.

205 Fernández Duro. Armada Española. Tomo VIII. Pág. 224.

206 Rodríguez González. Trafalgar. Pág. 292.

207 Figura realizada de las explicaciones de Fernández Duro.

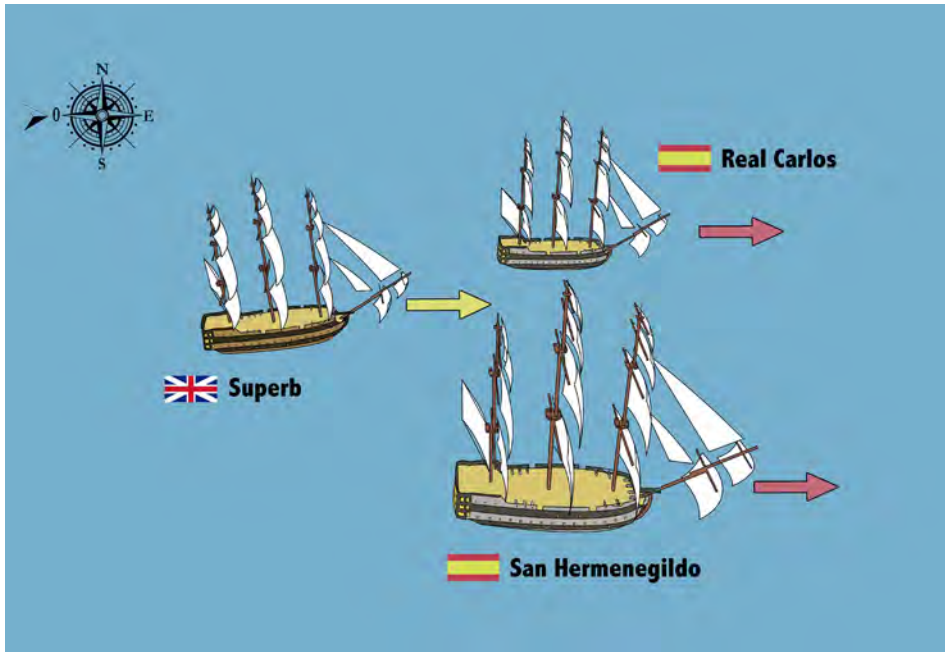


Figura 35



Figura 36

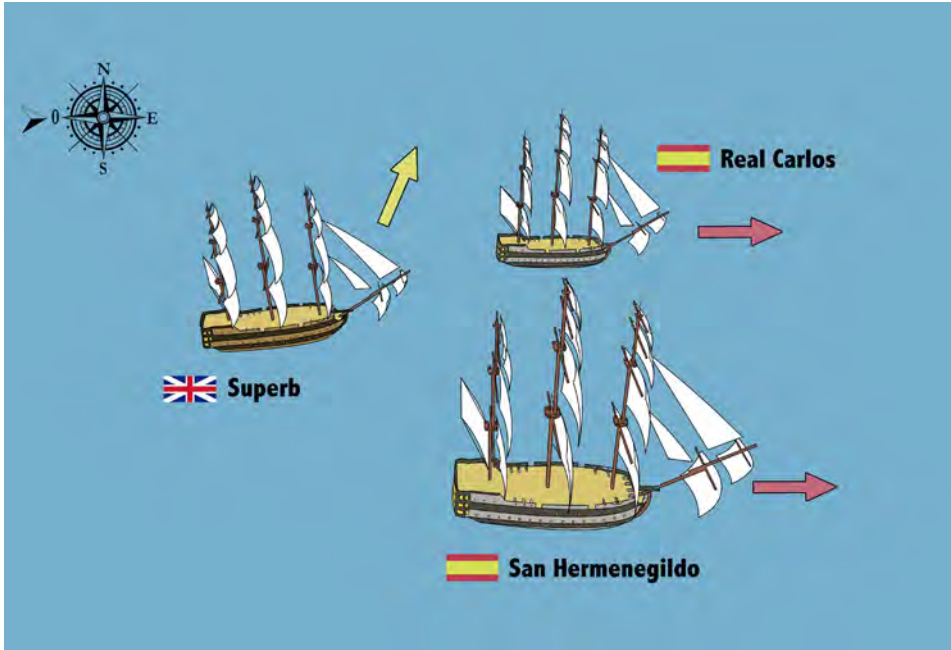


Figura 37

En la figura 36²⁰⁸, fase 2 de la batalla, podemos ver como el Superb se colocó entre los dos navíos españoles Real Carlos y San Hermenegildo, que no lo vieron ni lo sintieron, y desde esa posición disparó todos los cañones de un costado contra uno, y los del otro costado contra el otro de los dos descuidados navíos españoles. En la figura 37²⁰⁹, fase 3, vemos como el Superb tras disparar los cañones de sus dos costados contra los dos navíos españoles, se retiró frenando su marcha, reduciendo velas, o las-cando²¹⁰ escotas²¹¹.

208 Figura realizada de las explicaciones de Fernández Duro

209 Figura realizada de las explicaciones de Fernández Duro

210 Lascar: (Del lat. laxicāre, de laxāre, aflojar). tr. Mar. Aflojar o arriar muy poco a poco un cabo.

211 Escota: (Del fr. ant. escote, y este del franco skôta; cf. neerl. schote o schoot). f. Mar. p. us. Cabo que sirve para cazar las velas



En la figura 38²¹², fase 1, podemos ver la versión Beta, de este breve combate. El Superb se acercó sigilosamente en noche cerrada al costado de estribor del Real Carlos sin ser visto ni oído. Paralelo al Real Carlos iba navegando el también navío español San Hermenegildo.

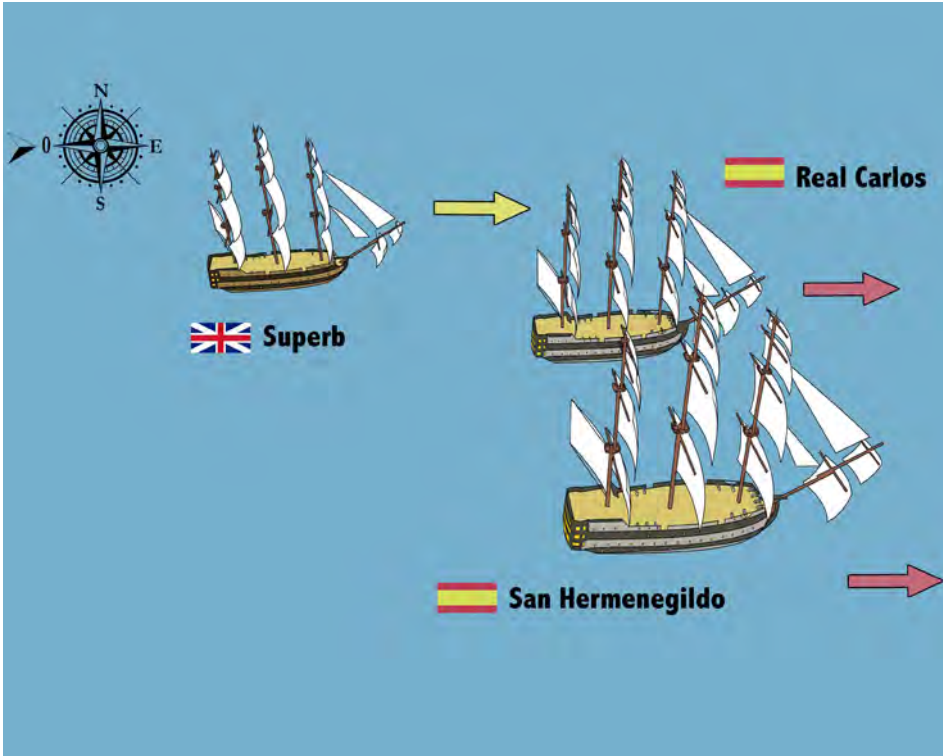


Figura 38

212 Figura realizada de las explicaciones de Fernández Duro.



En la fase 2, figura 39²¹³ vemos como el Superb, se colocó paralelo a los dos navíos españoles y les disparó todos sus cañones del costado de babor, y después frenó su marcha y se retiró rápidamente. Varios cañonazos del Superb alcanzaron también al navío San Hermenegildo, que comenzó a disparar contra el barco que tenía a su costado de estribor creyendo que sería algún barco inglés, éste a su vez pensó que el que le disparaba era otro barco inglés y también comenzó a disparar por los dos costados.

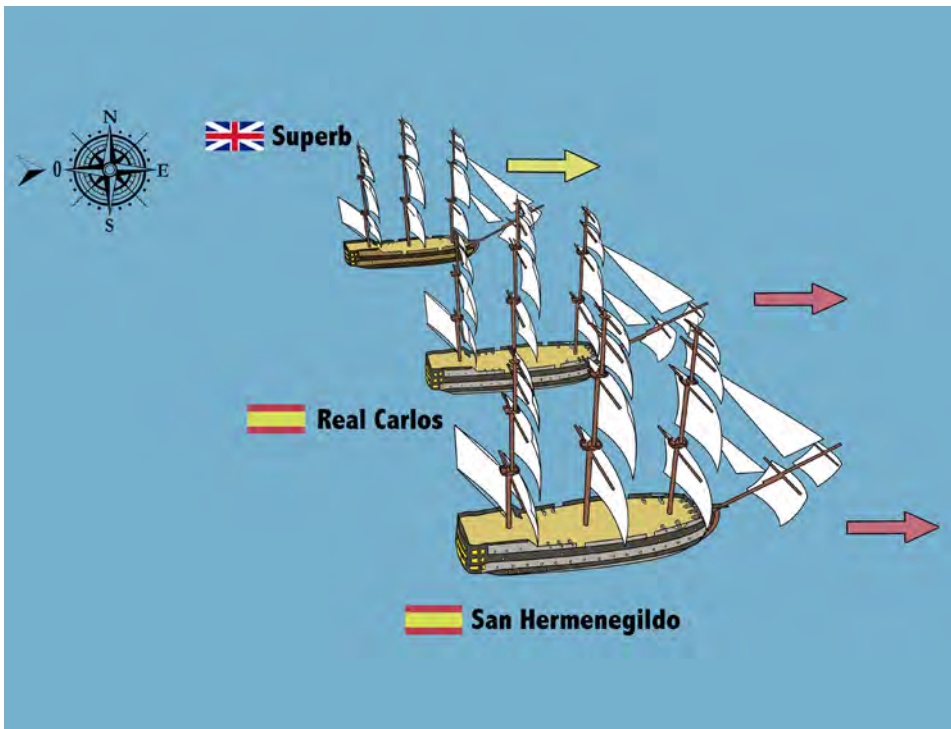


Figura 39

213 Figura realizada de las explicaciones de Fernández Duro

En la fase 3, figura 40²¹⁴ observamos como el navío inglés Superb se retiró rápidamente de la zona de combate, y allí se quedaron disparándose los dos navíos españoles hasta que se incendiaron y se hundieron, ahogándose la mayoría de los tripulantes de los dos navíos, excepto los que fueron rescatados por los navíos ingleses.

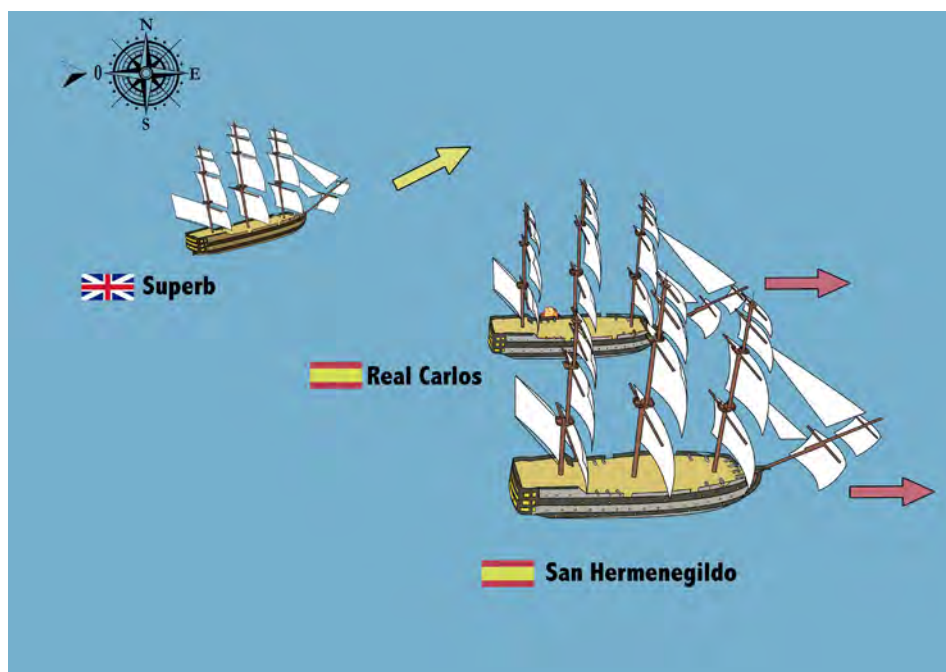


Figura 40

La primera versión resulta la más lógica y más verosímil de acuerdo con las características de navegación y maniobras de las flotas inglesas y españolas de la época; pero ambas versiones son posibles y deberían investigarse más. La falta de medios económicos y por tanto de eficiencia de la flota española, ya reconocida por todas las fuentes internas y externas a la Armada, fue valientemente denunciada a la jefatura del Estado español por el propio comandante en jefe de la flota española el general almirante José de Mazarredo, quien en su informe de fecha 10 de mayo de 1801 no solo exponía los

214 Figura realizada de las explicaciones de Fernández Duro.



males arraigados en la flota —el principal era la falta de marineros adiestrados— sino que indicaba también estrictamente los remedios:

«Esta regeneración de hombres de mar en las costas es la primera obra grande necesaria para la Marina. Habiendo yo examinado por mí propio el año 90 en el navío Conde de Regla..., que en toda su tripulación (ochocientos hombres) no pasaban de sesenta hombres los que habían hecho navegación de alta mar, siendo el resto meros pescadores y sirvientes de barcos costaneros sin ejercicio ni conocimiento alguno de aparejo y faenas de mar, sin destreza para tenerse sobre una verga para aferrar un juanete o tomar un rizo²¹⁵, y por supuesto, menos para montar a los altos en una maniobra de noche²¹⁶... A la par, reformar los vicios que puedan haberse deslizado en las partes del cuerpo de oficiales, con la revisión y enmiendas oportunas de sus instituciones²¹⁷».

Para los investigadores de historia naval ingleses Clayton & Craig, la marina española era artificial, no tenía tripulaciones porque no habían desarrollado el comercio con América a lo largo de casi tres siglos, manteniendo en cambio un obsoleto monopolio que requería un reducido número de buques, oficiales y marineros. Si la administración española hubiera permitido el desarrollo del comercio entre toda España y sus posesiones americanas hubiera tenido, sin duda, buques y marinos en grandes cantidades. En tiempos de Carlos III se puso remedio a esta situación de penoso monopolio, permitiendo el libre comercio con América, con el Decreto de Libre Comercio de 1778, pero ya era demasiado tarde²¹⁸. En 1783 la flota mercante española era un quinto de la francesa y un octavo de la inglesa. Argüía Nelson,

215 Rizo: Se llama rizo el pedazo de cabo delgado hecho a propósito o de la especie de trenza llamada cajeta, que, pasado por el ollao hecho al intento en las velas, sirve como de tomador para aferrar una parte de estas y de envergue para la restante, disminuyendo así por consiguiente su superficie para que pueda resistir la fuerza del viento. Esta maniobra se expresa con la frase de tomar rizos y su contraria, con la de largarlos.

216 Fernández Duro. Armada Española. Tomo VIII. Pág. 134

217 Fernández Duro. Armada Española. Tomo VIII. Pág. 234, 235.

218 Marina Alfonso Mola. Trafalgar y el mundo atlántico. Pág. 259



coincidiendo plenamente con Mazarredo: «*Los Don [españoles] saben hacer buenos buques, pero no saben hacer hombres de mar*»²¹⁹.

El juicio de Fernández Duro es muy similar pero más contundente y denuncia que: «*No hay cuerpo vigoroso con cabeza flaca. Habían regido la Armada ministros sin entendimiento, indolentes, débiles y el resultado natural había sido dejar el cuerpo cadavérico y a la Marina tan inútil que solo servía para gastar*»²²⁰.

Por otra parte la decisión del gobierno de Carlos IV de ser neutral en el conflicto entre Francia e Inglaterra, fue muy desventajosa para España, ya que cuando finalmente España decidió entrar en guerra contra Inglaterra, lo hizo en las peores condiciones posibles, sin barcos equipados, ni tripulaciones entrenadas y lo que es peor, sin el dinero con el que habían pagado a Napoleón la neutralidad después rota²²¹.

219 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 51.

220 Fernández Duro. Armada Española. Tomo VIII. Pág. 243

221 Clayton & Craig. Trafalgar. The men, the battle & the storm. Pág. 50.

Campana de la batalla naval de Trafalgar

En su deseo de atacar Inglaterra el emperador de Francia diseñó una maniobra de distracción para que la flota inglesa partiera al mar Caribe siguiendo a la flota combinada franco - española²²². Una vez ubicada la flota inglesa en América, la combinada debía volver rápidamente al Canal de la Mancha, donde sin oposición dominaría sus aguas para permitir el cruce del ejército francés que conquistaría las Islas Británicas²²³.

La flota francesa del Mediterráneo al mando del vicealmirante Villeneuve rompería el bloqueo de la armada inglesa y recogería la escuadra española del contralmirante Salcedo en Cartagena y posteriormente la del almirante Gravina en Cádiz en su derrota²²⁴ hacia América Central²²⁵. Villeneuve después de romper el bloqueo del vicealmirante Nelson, al segundo intento, no quiso perder un solo día esperando a los seis barcos españoles que se le debían unir en Cartagena, y en Cádiz solo espero medio día para reunirse con dos de los seis navíos que debían acompañarle en su viaje a América²²⁶. En el Caribe Villeneuve con veinte navíos de línea rehusó atacar y recuperar para España la Isla de Trinidad, en poder de los ingleses desde hacía poco tiempo, y que era la llave para el comercio y la defensa del continente sudamericano²²⁷. Al poco tiempo enterado Villeneuve de la llegada de la flota de Nelson, con diez navíos y tres fragatas, más dos na-

222 González-Aller. Corpus Documental. Tomo 1. Págs. 75, 76.

223 Maurice de Brossard. Historia marítima del mundo. Tomo 2. Pág. 157.

224 Derrota: f. Mar. Rumbo o dirección que llevan en su navegación las embarcaciones.

225 Remi Monaque. Trafalgar y el mundo atlántico. Estrategia, táctica y resultados. Pág. 162.

226 Fernández Duro. Armada Española. Tomo VIII. Págs. 276, 277, 278, 279

227 González-Aller. Corpus Documental. Tomo 1. Pág. 79.

víos que se le unieron allí²²⁸, decidió con el asentimiento de Gravina volver inmediatamente hacia Europa sin apenas poder desembarcar el contingente de tres mil soldados franceses que debían quedarse en las islas francesas del mar Caribe al mando del general Lauriston²²⁹.

Nelson emprendió una pequeña búsqueda de la flota franco - española en el Caribe y coligió la estratagema de Villeneuve, ante lo cual retornó para controlar el Estrecho de Gibraltar, enviando a Inglaterra al bergantín²³⁰ Curiex para informar que la flota franco - española había vuelto hacia Europa, el cual tuvo la inmensa suerte de encontrarse el día 19 de junio en medio del océano Atlántico con la flota combinada, y comprobar que su rumbo la conducía hacia el Cabo de Finisterre²³¹. Una vez seguro del rumbo, el bergantín se adelantó con su mayor velocidad y llegó a Inglaterra para avisar con tiempo de la arribada inminente de la flota enemiga, pudiendo reforzar la escuadra del almirante Calder que bloqueaba El Ferrol²³².

Batalla naval de Finisterre (España)

El Almirantazgo inglés dispuso una flota de quince navíos al mando de Calder para interceptar a la flota combinada de veinte barcos que volvía del Caribe. El 22 de julio de 1805 tuvo lugar el combate denominado de los Quince/Veinte; un combate confuso en presencia de la niebla que costó dos buques españoles apresados por los ingleses²³³, que poco después se zafó del apresamiento y levantaron el bloqueo de la base naval de El Ferrol.

228 Cayuela y Pozuelo. Trafalgar. Hombres y naves entre dos épocas. Págs. 195, 196

229 González-Aller. Corpus Documental. Tomo 1. Pág. 74

230 Bergantín: (Del fr. brigantin o del cat. bergantí, y estos del it. brigantino). m. Buque de dos palos y vela cuadra o redonda.

231 Rodríguez González. Trafalgar y el enfrentamiento anglo-español del siglo XVIII. Pág. 333

232 González-Aller. Corpus Documental. Tomo 1. Págs. 82, 83

233 Fernández Duro Armada Española. Págs. 290, 291.



El combate naval comenzó cuando la flota aliada franco - española navegaba en tres columnas al rumbo Este cuarta²³⁴ al Sudeste. Villeneuve había ordenado formar en línea de combate amurado²³⁵ a babor, con medio cable²³⁶ de distancia entre buques. Se formó bien, estando los seis navíos españoles a la cabeza. A las dos de la tarde se acercó la escuadra enemiga por sotavento, de vuelta encontrada, en línea de combate. La espesa niebla impedía la visión y no se podían distinguir más de tres o cuatro navíos. Por entre algunos claros se pudo observar que los ingleses se dirigían a la retaguardia según la táctica acreditada en San Vicente y Abukir.

Para impedirlo se ordenó —por medio de las fragatas— a los buques de proa virar²³⁷ por redondo en contramarcha y del movimiento resultó que Gravina se encontrara en el extremo de la línea y abriera fuego contra los primeros navíos ingleses. A resultas del combate los navíos españoles San Rafael y Firme fueron desarbolados de todos los palos y, aislados a sotavento, tuvieron que rendirse a los ingleses. El combate duró más de cuatro horas. Al día siguiente los españoles solicitaron insistentemente a Villeneuve reiniciar el combate y recuperar los dos navíos españoles apresados, pero éste, a pesar de una pequeña persecución a la flota inglesa que navegaba lentamente llevando a remolque las dos presas españolas y tres de sus barcos desarbolados, finalmente ordenó navegar hacia El Ferrol, contrariando y desanimando enormemente a los jefes y tripulantes españoles, que se sentían todos abandonados y despreciados

234 Cuarta: Cada uno de los rumbos o vientos en que está dividida la rosa náutica y vale $360^\circ/32 = 11^\circ25'$

235 Amurar: (De or. inc.; cf. it. murare, fr. amurer). tr. Mar. Llevar a donde corresponde, a barlovento, los puños de las velas que admiten esta maniobra, y sujetarlos con la amura para que las velas queden bien orientadas cuando se ha de navegar de bolina

236 Cable: m. Mar. Décima parte de la milla, equivalente a 185 m.

237 Virar: tr. Mar. Cambiar de rumbo o de bordada, pasando de una amura a otra, de modo que el viento que daba al buque por un costado le dé por el opuesto. U. t. c. intr. tr. Dar vueltas al cabrestante para levar las anclas o suspender otras cosas de mucho peso que hay que meter en la embarcación o sacar de ella. Virada en redondo: Consiste en pasar la popa por donde viene el viento, cambiando la vela de lado para cambiar de amura y cambiar el costado por donde se recibe el viento..

por parte del mando francés. Las bajas españolas fueron de 149 muertos y 329 heridos. Las bajas inglesas reconocidas fueron treinta y nueve muertos y ciento cincuenta y nueve heridos²³⁸.

En la Figura 41²³⁹, primera fase de la batalla, podemos ver como la flota franco - española de veinte navíos navegaba con un viento del Oeste-Noroeste al rumbo Nordeste y entre nieblas y brumas apareció la flota inglesa de quince navíos a sotavento, perfectamente formada en línea de fila y disponiéndose a atacar la retaguardia de la flota franco - española.

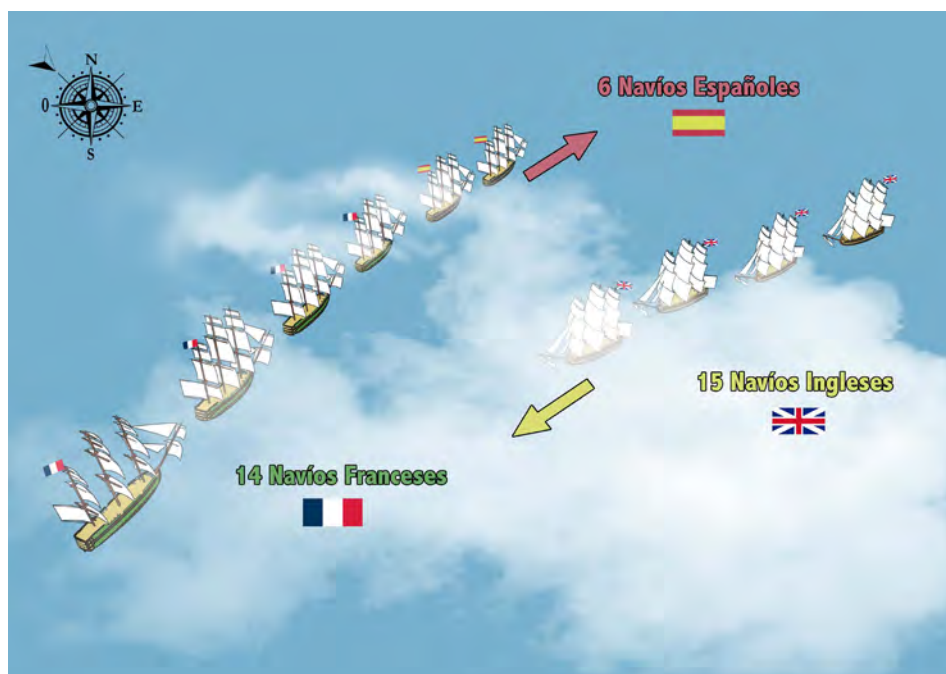


Figura 41

238 Fernández Duro. Armada Española. Pág. 292.

239 Figura realizada a partir de datos de Fernández Duro, Stevens & Westcott, Maurice de Brossard y del Corpus Documental de González-Aller

En la figura 42²⁴⁰, fase 2, podemos ver como la vanguardia de la flota franco - española viró por redondo en sucesión, y se dirigió directamente contra la vanguardia inglesa que ahora se iba a ver cogida por toda la flota combinada.



Figura 42

En la Figura 43²⁴¹, fase 3, podemos ver como los seis navíos españoles, que estaban en la vanguardia de la flota franco - española mantuvieron el mayor esfuerzo del combate contra la flota inglesa, quedando dos navíos españoles desarbolados. Estos fueron cayendo lentamente a sotavento y quedaron en manos de los ingleses que los rindieron y apresaron. Todo el esfuerzo del combate lo sufrieron seis navíos españoles y dos franceses frente a los quince ingleses.

240 Figura realizada a partir de datos de Fernández Duro, Stevens & Westcott, Maurice de Brossard y del Corpus Documental de González-Aller

241 Figura realizada a partir de datos de Fernández Duro, Stevens & Westcott, Maurice de Bros- sard y del Corpus Documental de González-Aller

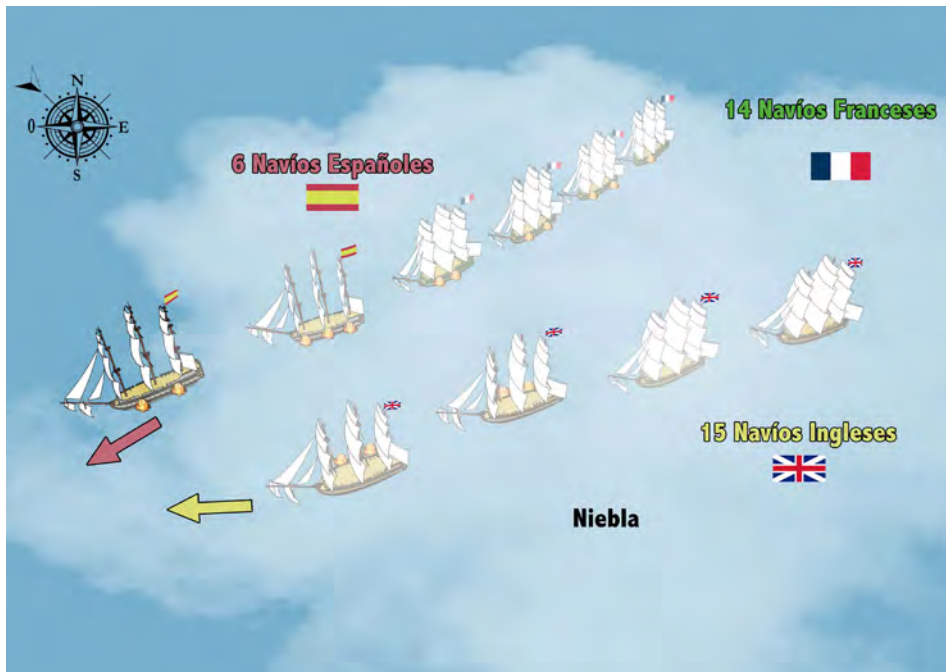


Figura 43

En la figura 44, fase 4, podemos ver como las flotas franco - española e inglesa al caer la noche dejaron de combatir, y al amanecer observaron a los dos navíos españoles apresados y no reanudaron el combate. Después de varias maniobras los ingleses ganaron el barlovento y comenzaron a retirarse con sus dos presas bien protegidas. Durante un tiempo la flota franco - española siguió a la inglesa, después cambió de rumbo y se dirigió a El Ferrol, que quedó libre del bloqueo. Napoleón reconoció en carta enviada a su ministro Decrés que, si los franceses hubieran combatido como los españoles, la victoria habría sido completa.

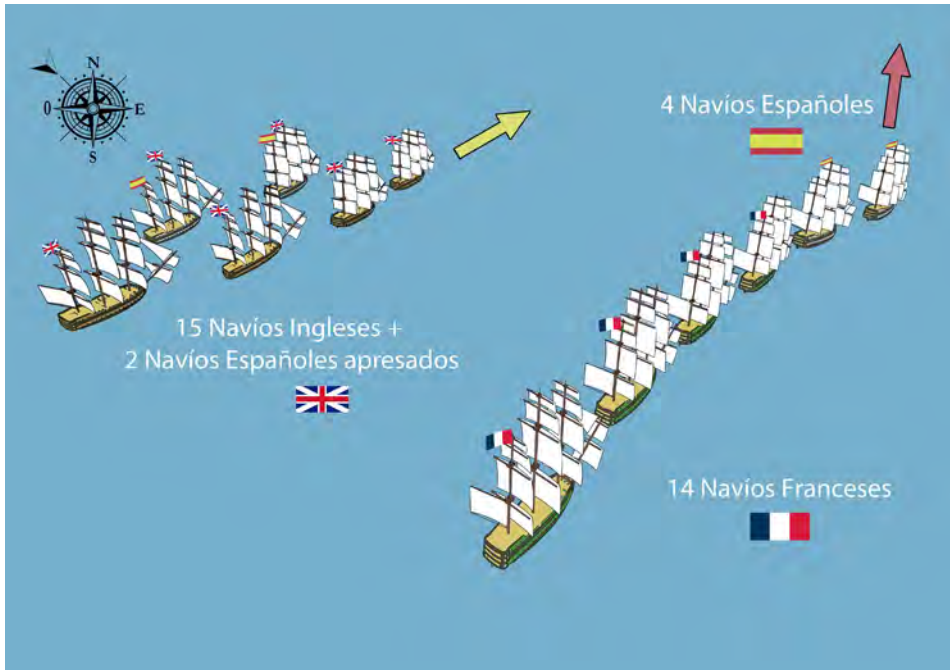


Figura 44

Consecuencias de la batalla de Finisterre

Después del combate de Finisterre Villeneuve informó por carta al ministro de Marina francés Decrés, desde La Coruña, de su llegada y además de su estado de desánimo y falta de voluntad e incapacidad de mejorar el estado de adiestramiento y preparación de la flota bajo su mando:

«Estoy convencido que las marinas de Francia y España no pueden presentarse en grandes escuadras, para que sean susceptibles de dirección. Tenemos tácticas muy antiguas, no sabemos ponernos en línea..., y no hay tiempo ni medios para arreglar otra con los comandantes. Todo esto lo tenía previsto antes de salir de Tolón, pero me hice ilusiones hasta el momento en que vi a los españoles que se me unieron... entonces desesperé de todo»²⁴².

242 Fernández Duro. Armada Española. Tomo VIII. Pág. 294.

Aparte del desánimo, en cuanto a tácticas navales de su propia flota, también expresaba amargamente en su carta al ministro su opinión amartillada en su mente acerca de las cualidades negativas de todos los hombres y buques puestos bajo su mando. En la mente del almirante jefe de la escuadra aliada todo tenía el color negrísimo de la derrota:

«Todo en la escuadra es malo, palos, vergas, jarcias, oficiales y marineros. Poco ejercitados en maniobras de escuadra y combate; cada comandante en medio de la niebla no ha hecho otra cosa que seguir al navío de proa y heme aquí sirviendo de burla de Europa».

También Villeneuve sintió y expresó la misma vergüenza ante toda Europa tras la derrota con la flota inferior de Calder, que la que manifestó el alto mando naval español después de la derrota del Cabo de San Vicente, contra la flota inglesa de Jervis, mucho más inferior en número todavía. Villeneuve, sin embargo, no ejecutó ningún plan de entrenamiento con sus jefes, oficiales y dotaciones, que es la esencia de una Armada.

Villeneuve en su comunicado demostraba que le era imposible levantar su propia moral y por ende la moral de sus hombres; estado corroborado por el general francés Lauristón, a bordo de la flota franco - española, quien informó a Napoleón del estado de ánimo de los capitanes franceses:

«Los comandantes de los buques no tienen entusiasmo por el servicio, la disciplina está muy relajada [...] Esta escuadra se halla muy necesitada de un hombre, y sobre todo de un almirante que posea su confianza y afecto»²⁴³.

Este despacho, proviniendo del propio alto mando francés, confirma que Villeneuve no estaba realizando el trabajo correctamente, traumatizado y temeroso de sus propios marinos afectados a la revolución.

Ante las protestas de los jefes españoles sobre el abandono de sus dos buques ante el enemigo y el grave efecto que producía de desalentar a todas las tripulaciones españolas, Villeneuve aceptó, a propuesta de Gravina, intercalar entre dos barcos franceses uno español, para evitar que en combate

243 Rodríguez González. *Trafalgar y el conflicto naval anglo español del siglo XVIII*. Pág. 348



un grupo de barcos de españoles o franceses actuara defendiendo solamente a los de su nacionalidad, como se constató en el combate Finisterre.

La situación de abandono de barcos españoles ante la proximidad de la flota inglesa no era la primera vez que se producía bajo el mando de Villeneuve, pues ya anteriormente, a la salida de Cádiz hacia América, cuatro de los seis barcos de la flota española que se incorporaban a la flota francesa tuvieron que hacerlo navegando solos hasta la Isla Martinica, según informe del vicealmirante Álava, jefe del departamento de Cádiz, a Godoy²⁴⁴.

Villeneuve arribó a Cádiz el día 9 de abril a las cuatro de la tarde, fondeando fuera del puerto y zarpó al día siguiente a la una de la madrugada, hora en la cual solo pudo seguirle Gravina en el Argonauta. El América y los otros cuatro navíos españoles salieron solos al amanecer sin que Gravina hiciera ningún movimiento para que se esperara unas horas a sus cuatro navíos y navegaran más seguros todos en conserva²⁴⁵. Villeneuve temía que la flota inglesa de Nelson viniera siguiéndole muy cerca²⁴⁶, a pesar de que un oficial español destacado en el navío insignia de la flota informó a Álava de que el alto mando francés consideraba a la escuadra de Nelson en aguas de la Isla de Córcega. La salida tan prematura, con nocturnidad y sin recoger a todos los barcos españoles, indicaba que el almirante francés no se creía ni se fiaba de su propio servicio de información. Así lo reconoció el mismo Villeneuve en una carta posterior a su ministro de Marina en la que se disculpaba por el abandono de los barcos españoles y reconocía que: «*Cuan apremiantes eran los momentos, pues la escuadra enemiga del Mediterráneo debía navegar*

244 González-Aller. Corpus Documental. Tomo 1. Págs. 556, 557.

245 Conserva: f. Mar. Compañía que se hacen varias embarcaciones navegando juntas para auxiliarse o defenderse, y más comúnmente cuando alguna o algunas de guerra van escoltando a las mercantes

246 Rodríguez González. Trafalgar y el conflicto naval anglo-español. Págs. 326, 327.

en mi persecución»²⁴⁷. Villeneuve obedecía a rajatabla la orden de Napoleón de evitar combates hasta recalar²⁴⁸ en el Canal de la Mancha.

Esta fue la primera ocasión en que Villeneuve mostraba su temor a encontrarse con Nelson y que éste destruyera su flota impidiendo que cumplierse los dictados del emperador y el hecho le desacreditase ante Francia y el orbe entero. Si esta aprensión era cierta, parecía evidente que la suerte de los cuatro navíos españoles le importaba bien poco. Si a Gravina le importaban algo más los cuatro navíos españoles dejados atrás, que estaban bajo su mando directo, los hechos demuestran que no hizo nada eficaz por evitarlo. La moral de los tripulantes españoles, tanto los dejados atrás como los que iban adelante con los franceses, debió quedar muy afectada para mal, por un hecho de esta naturaleza tan contrario a todas las normas de la guerra naval.

El brigadier francés Reille, embarcado en la flota franco - española, hizo partícipe al mariscal francés Murat de la vergüenza que sintió cuando dejaron abandonados a los dos barcos españoles que tan bravamente se habían defendido en Finisterre contra los quince navíos ingleses siendo los franceses dieciocho y estando a barlovento: «*[Los españoles] Debían esperarlo después que los dejamos abandonados el día de la salida de Cádiz para la Martinica*»²⁴⁹.

Los navíos de línea españoles Firme y España y la fragata Magdalena —no esperados a la salida de Cádiz— llegaron el día 14 de mayo a la Isla de Martinica, el mismo día que la flota franco - española²⁵⁰. Tres días más tarde llegó el San Rafael que varó²⁵¹ a la salida y tuvo que carenarse²⁵² durante varios días antes de salir completamente solo para Martinica, donde se reunieron

247 González-Aller. Corpus Documental. Tomo 1. Pág. 77.

248 Recalar: Mar. Dicho de un buque: Llegar, después de una navegación, a la vista de un punto de la costa, como fin de viaje o para, después de reconocido, continuar su navegación.

249 Rodríguez González. Trafalgar y el conflicto naval anglo español del siglo XVIII. Pág. 348

250 González-Aller. Corpus Documental. Tomo 1. Págs. 76, 77

251 Varar: intr. Dicho de una embarcación: Encallar en la costa o en las peñas, o en un banco de arena

252 Carenar: Del lat. carināre 'poner en forma de quilla'. tr. Mar. Reparar o componer el casco de la nave. Carenar de firme: loc. verb. Mar. Reparar completamente el barco



feliz y afortunadamente con la flota franco - española, recibiendo el capitán del navío Terrible la felicitación y disculpas de Gravina:

«Señor don Francisco Vázquez Mondragón: Todo lo practicado por V.S. para reunir los buques separados de mi insignia por la precipitación de nuestra salida hasta su llegada a este puerto, es una prueba del acreditado celo, inteligencia y acierto... y en la primera ocasión que se presente daré cuenta oficial a la superioridad para hacer a V.S. la justicia a que se ha hecho acreedor»²⁵³.

El prestigioso historiador Agustín Guimerá en su trabajo sobre Gravina y el liderazgo naval de su tiempo, cita al almirante inglés Vernon, que exponía cuales eran las principales cualidades de un líder naval de su tiempo:

«Es ciertamente necesario que un oficial de mar debería tener un buen coraje natural, pero es igualmente justo que debería tener una igual parte de sentido común, ser perfecto dueño de sus asuntos y tener sentido del honor; que por último es el resultado de una feliz educación, moderadas lecturas y buenas compañías, raramente encontrado en hombres criados en el mero crédito de ser marineros»²⁵⁴.

Estas cualidades, por parte de los mandos españoles las poseían en grado sumo dos jefes reconocidos dentro y fuera de España. Uno era José de Mazarredo, capaz de conciliar la severa disciplina con el buen trato a sus subordinados²⁵⁵. El otro era Antonio de Escaño, el mejor marino táctico de la flota española²⁵⁶. Por una u otra circunstancia, contraria a los intereses de España y de los españoles, ninguno de los dos mandó la flota española en Trafalgar.

Esa confianza y respeto entre sus jefes, oficiales y marineros, y entre ellos y él mismo, era lo que Nelson conseguía al poco tiempo de tomar un man-

253 González-Aller. Corpus Documental. Tomo 1. Pág. 615

254 Agustín Guimerá. Trafalgar y el mundo atlántico. Gravina y el liderazgo de su tiempo. Pág. 234.

255 Fernández Duro. Armada Española. Tomo VIII. Pág. 140.

256 Agustín Guimerá. Trafalgar y el mundo atlántico. Gravina y el liderazgo de su tiempo. Pág. 244.

do y lo distinguía muy por encima de sus compañeros de armas. Desde que Nelson tomaba el mando su intención era formar con sus subalternos una “*banda de hermanos*”²⁵⁷. Nelson sabía muy bien que solo en hermandad se podía luchar hasta la muerte sin dudas ni desfallecimientos.

La audacia de que hacía gala Nelson y lo que le procuraba más fama, provenía de su alto conocimiento de las técnicas y tácticas militares navales propias y las del enemigo, y de la gran disciplina que imponía suavemente con su ejemplo y dedicación a bordo de los buques bajo su mando. El brigadier y capitán del navío San Juan Nepomuceno Cosme Churruca lo llamaba Quijote²⁵⁸.

El día 9 de octubre de 1805 Nelson informaba en carta a su segundo vicealmirante Collingwood del plan de combate, que había sido ampliamente debatido anteriormente con todos sus comandantes a bordo del Victory y que esperaba que lo cumpliera fielmente: «*Le envié mi Plan de Ataque... Ningún hombre confía más en otro que yo en usted*». La respuesta de Collingwood fue lacónica, apropiada y después se demostrará que verídica: «*Espero que en no mucho tiempo tenga oportunidad de demostrar a su Señoría que no se ha equivocado al hacerlo*»²⁵⁹. En la flota combinada no se debatió ningún plan de ataque ni de defensa, solamente y a petición de Gravina, Villeneuve autorizó armar una escuadra de reserva que actuaría con independencia a barlovento de la principal al mando de Gravina. La flota combinada al ser atacada por la inglesa formaría una doble fila defensiva.

Esta escuadra, llamada también de observación, tenía la misión de defenderse mejor del asalto de los ingleses a la retaguardia de la flota combinada aliada, como era su costumbre en las últimas grandes batallas, evitando así que, tras el corte de la línea única, dos navíos ingleses atacasen a uno franco - español.

257 Colin White. Trafalgar y el mundo atlántico. El toque Nelson. Pág. 145

258 González-Aller. Corpus Documental. Tomo I. Pág. 111

259 Colin White. Trafalgar y el mundo atlántico. El toque Nelson. Pág. 157

Batalla de Trafalgar (Cádiz, 21 octubre de 1805)²⁶⁰

En lugar de dirigirse a Brest —en ejecución del dictado tajante de Napoleón para asegurar el dominio del Canal de la Mancha— la flota combinada franco - española arribó sin contratiempo a Cádiz el día 20 de agosto. Aunque partieron de El Ferrol y La Coruña con proa al Canal de la Mancha, después de un primer contratiempo —la falsa información de un buque neutral de la proximidad de una flota inglesa, que realmente se trataba de la escuadra francesa del almirante Allemand que lo buscaba— y tras sufrir la captura de la fragata correo francesa Didón, a la vista de la flota combinada, por dos fragatas inglesas —que Villeneuve dedujo que eran las exploradoras de la escuadra enemiga²⁶¹ — el almirante ordenó poner rumbo a toda la flota hacia Cádiz, contrariando totalmente las órdenes y los planes de Napoleón fundamentales para la conquista de Inglaterra²⁶². Cuando fue informado de ello el emperador de los franceses, se irritó enormemente con su almirante.

Napoleón sabedor de los detalles del combate naval de Finisterre, ordenó a su ministro de Marina y éste por carta a Villeneuve, con fecha 1 de septiembre, de que a partir de ese momento desistía de que sus flotas siguieran usando el sistema defensivo. Con este sistema pensaba que se doblaba el poder de las flotas enemigas y disminuía el de las suyas y le ordenaba a Villeneuve atacar sin vacilación a las flotas inglesas que fueran inferiores a la suya:

260 Enciclopedia General del Mar. Pág. 538.

261 Maurice de Brossard. Historia Marítima del Mundo. Pág. 441

262 Fernández Duro. Armada Española. Tomo VIII. Págs. 301, 302.

«[Napoleón] No quiere que en lo sucesivo sus escuadras sean bloqueadas por enemigos inferiores, y si el caso ocurriera en Cádiz, os recomienda y ordena no titubear en el ataque²⁶³».

Con fecha 6 de septiembre Napoleón decidió relevar a Villeneuve del mando de la escuadra francesa en Cádiz, por su «*Conducta infame*»²⁶⁴, y el día 14 de septiembre le ordenaba —por medio de Decrés— que se dirigiera con la flota combinada a Cartagena y posteriormente a Nápoles. Sin embargo, el día 15 de septiembre el emperador presumiendo que Villeneuve no acataría sus órdenes por su “excesiva pusilanimidad”, decidió reemplazarlo por el almirante Rosily, que llevaría personalmente la orden de entrega de mando a Cádiz. Y también la orden amenazadora de que Villeneuve volviera a París a dar cuenta al emperador. La correspondencia del día 14, dirigida a Villeneuve, Gravina y Godoy, llegó a Cádiz el día 27 de septiembre²⁶⁵.

Primer intento de salida de Villeneuve

Al recibir Villeneuve la misiva del 14 de septiembre, y sabiendo que la flota inglesa que le bloqueaba en Cádiz era similar en número de unidades a la suya combinada, intentó salir para romper el bloqueo según las últimas y perentorias órdenes de su emperador.

Los altos oficiales españoles se opusieron a la salida, considerando que la flota española estaba falta de marineros²⁶⁶ y entrenamiento, y por tanto no reunía las condiciones necesarias para enfrentarse a la muy entrenada, maniobrera y buena artillera flota inglesa con posibilidades de éxito.

Tampoco confiaban los mandos españoles en Villeneuve, al que consideraban incapaz para enfrentarse y vencer a los ingleses. Gravina informó a Godoy que consideraba al francés no apto para mandar la flota combinada por las siguientes razones:

263 Fernández Duro. Armada Española. Tomo VIII. Pág. 298.

264 González-Aller Hierro. Corpus Documental. Tomo 1. Pág. 107

265 González-Aller Hierro. Corpus documental. Tomo 1. Pág. 108.

266 Fernández Duro. Armada Española. Volumen VIII. Pág. 306



«Le faltaba la energía de voluntad, la prontitud de ánimo y aquel arrojo militar que decide el triunfo, que era valiente y esforzado, pero irresoluto, tardo para el mando, queriendo precaver todos los riesgos, hasta los más remotos, no sabiendo dejar nada a la fortuna. Era muy tímido en sus resoluciones y esta timidez mal comprendida le tenía ya sin crédito en la Armada, mal mirado igualmente por franceses y españoles»²⁶⁷.

Villeneuve, antiguo aristócrata, sentía temor de sus propios oficiales y de la marina revolucionaria. Gravina aunque pensaba que Villeneuve era individualmente valeroso y bien preparado técnicamente, en definitiva no lo consideraba adecuado para vencer a la flota inglesa por su incapacidad y falta de energía para hacerse obedecer de sus propias tripulaciones revolucionarias que lo odiaban para decidir una acción contra un enemigo muy poderoso.

Sin embargo, esa irresolución de Villeneuve provenía además del convencimiento íntimo y doloroso de que tanto la flota francesa como la española eran muy inferiores a la inglesa en cuanto a los equipamientos de los buques, los jefes, los oficiales y los marineros. Ya a la salida de Tolón, a principios de año, y tras tener que volver a causa de un gran temporal que le produjo muchas averías, Villeneuve presentó su dimisión al ministro de Marina Decrés que la rechazó y le obligó a seguir en el cargo. Desde este mismo momento la responsabilidad por la conducta de Villeneuve al mando de la flota francesa recaía directamente y en primer lugar en el ministro de Marina francés²⁶⁸.

Villeneuve en su epístola remitida desde La Coruña a su ministro después del combate de Finisterre exponía amargamente que todo en su flota era malo; pertrechos, oficiales, marineros y que lo único que podía esperar de la iniciativa de sus capitanes y oficiales era mantener una mala línea defensiva. Y a la llegada a Cádiz al encontrarse con el grueso de la flota española, en

267 Fernández Duro. Armada Española. Págs. 306, 307.

268 Remi Monaque. Trafalgar y el mundo atlántico. Estrategia, táctica y resultados. Pág. 163



carta de 3 de septiembre a su ministro de Marina, le expuso crudamente su impresión más decepcionante:

«Los más bellos bajeles aparecían llenos de pastores y mendigos y con un número muy pequeño de marineros»²⁶⁹.

Villeneuve estaba desesperado e irritado con la falta de buenos marineros en la flota española, porque sabía que las dotaciones francesas puestas bajo su mando, a pesar del celo revolucionario, tampoco tenían suficiente experiencia y habilidad para enfrentarse y vencer a los ingleses. Villeneuve pensaba lo mismo que Maurice de Brossard:

«La marina revolucionaria se presenta como un caos de gloria sangrienta, de ineptitud y de abordaje político. El heroísmo de las tripulaciones en el combate no obtuvo más que resultados decepcionantes pagados con masacres de franceses»²⁷⁰.

Todos estos datos nos indican sin duda que Villeneuve no albergaba ninguna esperanza de vencer en un combate, pero posiblemente confiaba en llegar a eliminar la sospecha de cobardía personal en su conducta anterior en Finisterre. Seguramente, sabiendo que ya estaba destituido del mando, y que tenía que presentarse a Napoleón en París para dar cuenta de su conducta, no veía otra posibilidad de ganar el respeto de su vida por parte del emperador, que realizar un combate valeroso y digno contra la flota inglesa. El ministro Decrés le había informado recientemente que el emperador quería gloria y que no le importaba perder barcos si se hacía con honor. El almirante debió pensar que esta era su última oportunidad de ganar otra vez el favor del emperador, quien ya no depositaba ninguna confianza en él, e incluso desaconsejaba el enfrentamiento desesperado de su flota sin ninguna posibilidad de vencer. Napoleón enterado de cómo Villeneuve no se había reunido con la escuadra del almirante francés Allemand que lo buscaba desesperadamente y de cómo en lugar de dirigirse al Canal de la Mancha se había marchado con rumbo Sur hacia Cádiz, en contra de sus

269 Clayton & Craig. Trafalgar. The men, the battle & the storm. Pág. 76.

270 Maurice de Brossard. Historia marítima del mundo. Pág. 434



imperiales órdenes, le comunicó en carta del 22 de agosto a Decrés: «Vuestro amigo Villeneuve no es capaz de mandar una fragata. Es una persona sin resolución y sin valor moral»²⁷¹.

Cuando el 8 de septiembre conoció los detalles de su marcha a Cádiz y los de la captura de la fragata francesa Didón apresada por la inglesa Phoenix a la vista de sus fragatas exploradoras, y de cómo Villeneuve ni siquiera hizo el menor intento de recuperarla, en carta a su ministro de marina declaró: «Presumo que estaréis indignado como yo de su infame conducta»²⁷².

Ante la opinión mayoritaria contraria a la salida del alto mando naval español, Villeneuve convocó en su buque insignia a los altos oficiales de las dos flotas. En este Consejo de Guerra celebrado el 8 de octubre a bordo del Bucentauro, participaron los siguientes jefes y oficiales: Prigny, Alcalá Galiano, Hore, Lavigeris, Maistral, Cosmao, Macdonnell, Cisneros, Magon, Escaño, Dumanoir, Álava, Gravina y Villeneuve²⁷³. El contralmirante Escaño informó al Consejo de la postura acordada por los mandos españoles, y que era la siguiente: «Los españoles están listos para dar la vela sin más falta que la de buena marinería, en total escasa y poca diestra. En el caso de la enemiga... certera en manejo de la artillería que ejecutaban con rapidez y precisión incomparables, lo mismo que la maniobra del bajel suelto o acompañado en división o escuadra. Por último razonó que las órdenes superiores no obligan más que a lo posible, y nunca sirven de excusa ocurriendo un descalabro, que él veía seguro si se mandaba levar sin que precediera separación o fraccionamiento de la escuadra bloqueadora»²⁷⁴.

En marzo de 1805 Federico Gravina informaba al ministerio de Marina que necesitaba aproximadamente cuatro mil marineros para tripular doce navíos de la flota de guerra²⁷⁵. Entre levas y soldados se consiguieron las dota-

271 Rodríguez González Trafalgar y el conflicto naval anglo español del siglo XIX. Pág. 352.

272 Rodríguez González Trafalgar y el conflicto naval anglo español del siglo XIX. Pág. 354.

273 González-Aller. Corpus Documental. Tomo II. Pág. 985

274 Fernández Duro. Armada Española. Tomo VIII. Pág. 324

275 González-Aller. Corpus Documental. Tomo I. Pág. 453.

ciones de personal, pero sin la instrucción marinera adecuada ni el entrenamiento militar marítimo debido. España, para su mayor desgracia, había padecido recientemente una epidemia de fiebre amarilla que también produjo muchas bajas entre la poca marinería de que se podía disponer²⁷⁶.

En el transcurso de una agria discusión entre mandos franceses y españoles, Gravina demandó un sufragio a Villeneuve para determinar si era conveniente la salida de la flota de las aguas de la Bahía de Cádiz y la opinión mayoritaria —seis votos españoles más seis franceses— resultó contraria a zarpar²⁷⁷. Se confirmó la sensatez de la propuesta española de no salir en las circunstancias que concurrían, hasta que un temporal o una reducción suficiente de la fuerza inglesa lo permitieran.

Pasados varios días del Consejo de Guerra y en el momento que todos en la flota hispano francesa estaban de acuerdo que era mejor mantener el bloqueo en Cádiz hasta pasar el invierno, el día 18 de octubre Villeneuve fue urgentemente a entrevistarse con el almirante español en su buque insignia, el Príncipe de Asturias. A pesar de que todos los altos oficiales españoles sabían que se estaba esperando de forma inminente la llegada del almirante Rosily, para sustituir a Villeneuve, Gravina incomprensiblemente aceptó la orden de salida de la flota para enfrentarse contra la superior flota inglesa.

Este mismo día 18 de octubre, Villeneuve escribió a su ministro una misiva muy clarificadora en la que le informaba que:

«Sé que el Almirante Rosily ha llegado a Madrid y según de público se dice viene a tomar el mando de la Escuadra. Yo estaría muy satisfecho de cederle el primer puesto si yo tuviera reservado el segundo. Sería muy deshonoroso para mí perder toda esperanza de que se me presente una ocasión que me permitiera probar que yo era digno de mejor suerte²⁷⁸».

276 Rodríguez González. Trafalgar. Pág. 311.

277 Fernández Duro. Armada Española. Tomo VIII. Pág. 312

278 Rodríguez González. Trafalgar. Pág. 368.



Fernández Duro afirma que la decisión de salir la tomó solamente Villeneuve: «*El día 18 de octubre Villeneuve fue a bordo del Príncipe de Asturias para comunicar que nuevas órdenes y circunstancias le obligaban a salir*»²⁷⁹.

La única novedad, respecto al 8 de octubre pasado, era que seis navíos ingleses habían sido avistados por los vigías españoles entrando en Gibraltar a tomar provisiones y que por tanto la flota inglesa, que se presumía de igual número que la flota hispano francesa, debía haber quedado con menos unidades que ésta. Pero se desconocía si habían venido más navíos ingleses de otro lugar por alta mar, sin poder ser vistos desde la costa. Cosa que realmente ocurrió desde el mismo día 8 hasta el 13 octubre²⁸⁰. Y por otra parte no era prudente pensar que los ingleses —que dependían en todo del dominio del mar— iban a quedar voluntariamente en inferioridad: «*En Cádiz se suponía que Nelson tenía entre veintisiete y treinta y dos navíos. Con seis menos, Villeneuve pensó que podría tener la superioridad de un tercio que él consideraba que podía hacer las dos flotas iguales*»²⁸¹.

Según las últimas y perentorias órdenes Villeneuve debía atacar a cualquier flota enemiga inferior en número de unidades y romper el bloqueo del puerto de Cádiz. Para Brossard: «*Hubo un elemento psicológico, Villeneuve humillado por Napoleón, al adivinar que le enviaban un sucesor, Rosily, se creyó obligado a salir*»²⁸².

Para Churruca: «*Todo esto lo conoce el almirante francés pero quiere a toda costa empeñar una acción porque sabe que está mal con su gobierno y quiere reparar su crédito antes de la llegada de su relevo que se sabe ha de estar en Cádiz de un día a otro*»²⁸³.

Por estas fundadas razones Gravina no debió consentir el zarpar para librar un combate desesperado por el honor de Villeneuve, poniendo en juego la

279 Fernández Duro. Armada Española. Pág. 314.

280 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 88

281 Steven & Westcott. History of sea power. Pág. 103.

282 Maurice de Brossard. Historia marítima del mundo. Tomo 2. Pág. 161

283 Fernández Duro. Armada española. Pág. 310

flota española, la vida de la mayor parte de sus dotaciones y además el imperio ultramarino español²⁸⁴, pues si se perdía la flota, como era sensato colegir y todos los mandos españoles inferían, estaba todo perdido a manos inglesas²⁸⁵. Gravina debió haber esperado sensatamente la inminente llegada de Rosily a Cádiz. Con esta medida de demora se podría haber decidido con más ponderación, teniendo en cuenta las últimas órdenes de Napoleón y hubiera sido mejor para los intereses de Francia y de España.

Godoy había solicitado a Gravina que dilatara todo lo posible la salida de la flota para permitir la llegada del relevo, pero en última instancia que obedeciera las órdenes de Villeneuve. En el informe oficial que Gravina remitió a Godoy previo a la salida para el combate, expresa que Villeneuve le comunicó que cinco navíos de línea ingleses habían salido desde Gibraltar hacia el Mediterráneo y le preguntó si estaba listo para dar vela: «*Le he contestado con arreglo a las órdenes que tenía de V.E. que estoy preparado y listo en todo para seguir los movimientos de la armada imperial*»²⁸⁶.

Resultaba claro para casi todos los mandos franco - españoles que no era sensato zarpar en aquellas circunstancias. ¿Por qué Gravina no se opuso a una salida disparatada? El propio Villeneuve reconocía, en carta previa al combate de Trafalgar, a Decrés, que Gravina era su único amigo: «*El Almirante Gravina es quien únicamente aprecia mi situación y se muestra en realidad mi amigo*»²⁸⁷.

Entonces, si esta afirmación fuera cierta, cabría pensar que Federico sacrificó a la flota española y al imperio ultramarino hispano americano por su concepto aristocrático de amistad con el almirante francés.

Por otra parte hay que tener en cuenta, para considerar todos los condicionantes de la inexplicable decisión de Gravina; que en círculos íntimos de la Armada española se rumoreaba que Gravina era hijo natural del fallecido

284 Ricardo de la Cierva. Historia General de España. Tomo VIII. Págs. 72-78

285 González-Aller Hierro. Corpus Documental. Tomo I. Pág. 109

286 González-Aller Hierro. Corpus Documental. Tomo II. Trafalgar. Pág. 1.003

287 Rodríguez González. Trafalgar y el conflicto naval anglo-español del siglo XIX. Pág. 349



Carlos III y por tanto hermanastro de Carlos IV y del rey de Nápoles Fernando IV²⁸⁸. Esta circunstancia no era extraña ni rara en la católica corte española. Recordemos a don Juan de Austria, el comandante en jefe de la flota aliada cristiana que venció a la flota turca en Lepanto. Don Juan era hijo natural y reconocido públicamente de Carlos I de España, y por tanto hermanastro de Felipe II. Ahora, en un país en decadencia, el considerado por muchos como hermanastro del rey de España no era ya el comandante en jefe de una flota aliada, sino el segundo comandante. España no era ya una potencia naval mundial de primer orden, como lo fue en la época de Lepanto, aunque seguía manteniendo todavía en 1805 el mayor imperio ultramarino del mundo.

Cesáreo Fernández Duro, en el apéndice 1 del primer capítulo del Tomo VII de su serie documental titulada Armada Española, nos informa, según relación del tesorero de la flota Juan Antonio Enríquez:

«Que en el viaje desde Nápoles a Barcelona para traer al nuevo rey de España Carlos III, fueron a despedirle en Nápoles todos los altos cargos y grandes del reino, entre ellos su hijo el duque de Gravina»²⁸⁹.

Federico Gravina era una persona de talla física muy pequeña²⁹⁰ y por corto de talla no era factible el ingreso en el Cuerpo de Oficiales de la Real Armada Española de la época. Si Gravina era corto de talla, ¿cómo consiguió ser admitido en la alta oficialidad de la rigurosa Armada española? El segundo hecho significativo es la inscripción de Gravina como guardiamarina en Cádiz, por carta-orden directa de Carlos III, con fecha de 18 de diciembre de 1775²⁹¹.

La opinión de González-Aller Hierro sobre Gravina es muy significativa y en su trabajo expone magníficamente las luces y sombras del jefe de la flota

288 Rodríguez González. Trafalgar y el conflicto naval anglo-español del siglo XVIII. Pág. 318. ViceAdmirante Federico Carlos Gravina. <http://www.aboutnelson.co.uk/gravina.htm>. 11/05/2006.

289 Fernández Duro. Armada Española. Tomo VII. Pag. 18

290 George M. Gould, M.D. Walter L. Pyle, M. D. Anomalies and curiosities of Medicine.

291 González-Aller. Corpus Documental. Volumen II. Pág. 1.551.

española en Trafalgar. Su opinión acertada, según confirmaron los hechos posteriores, es que no debió consentir la salida de la flota española en esas circunstancias apresuradas, contrarias a las posibilidades de vencer de la flota combinada. Finalmente considera dudosa la aportación de Gravina a la mejora de la Armada española, citando a Vargas Ponce, otro prestigioso historiador naval español de esa época, que declaró:

*«Cuando la incorruptible verdad dicte nuestra historia, ella pondrá de manifiesto en el afable, en el oficioso Gravina una de las causas de la decadencia moral del cuerpo de la Armada»*²⁹².

La opinión de Napoleón sobre Gravina, cuando estuvo como embajador de España en Francia en el año 1804, fue muy negativa: *«Que Monsieur Gravina es del todo inepto para las negociaciones diplomáticas; que es de muy cortos alcances y que conoce harto poco la trascendencia de lo que habla»*²⁹³. Esta opinión tan negativa de la capacidad mental de Gravina, viniendo de un hombre tan buen conocedor del alma y las capacidades mentales de los hombres como fue Napoleón, sólo tendría una explicación lógica si Gravina —destacado y capaz jefe en opinión del historiador contemporáneo Agustín Guimerá²⁹⁴— hubiera defendido desesperadamente contra los deseos de Napoleón y ante su imperial persona a los reyes de Nápoles y de España²⁹⁵. A los cuales, en ese especial sentido fraternal, siempre tuvo un especial apego, que era mutuo, ampliamente reconocido por todos²⁹⁶.

292 González-Aller. Trafalgar y el mundo atlántico. Algunas consideraciones estratégicas y tácticas sobre la campaña de Trafalgar. Págs. 183, 184

293 Agustín Guimerá. Trafalgar y el mundo atlántico. Gravina y el liderazgo naval de su tiempo. Pág. 249

294 Agustín Guimerá. Trafalgar y el mundo atlántico. Gravina y el liderazgo naval de su tiempo. Págs. 238, 239

295 Rodríguez González. Trafalgar y el conflicto naval anglo-español del siglo XVIII. Pág. 360.

296 Agustín Guimerá. Trafalgar y el mundo atlántico. Gravina y el liderazgo naval de su tiempo. Pág. 245



Después del combate de Finisterre, de fecha 22 de julio, enterado de los detalles, Napoleón elogió la actuación de los navíos y marinos españoles y sobre todo la de su jefe el almirante Gravina: *«Gravina es todo genio y decisión en el combate. Si Villeneuve hubiera tenido esas cualidades el combate de Finisterre hubiese sido una victoria completa»*²⁹⁷.

Hay que citar muy positivamente la honradez de Gravina, que en su informe detallado sobre el citado combate a Godoy, redirigió todos los elogios de Napoleón a Escaño. Para Gravina fue realmente el que dirigió las maniobras y movimientos exitosos de la parte española en el combate de Finisterre:

*«No puedo negarme a la satisfacción de tributar los elogios más debidos a mi mayor general, el jefe de escuadra don Antonio de Escaño, pues prescindiendo de sus talentos, tan conocidos en la Armada, y del valor, bizarría y serenidad que ha manifestado en esta acción, como en todas, se debe a su infalible celo y constancia en el trabajo, el buen orden y disciplina que se ha observado en la acción y que tanto han celebrado nuestros aliados»*²⁹⁸.

Una vez decidida la salida, Villeneuve dictó las mismas instrucciones por escrito que a la salida de Toulon, pero solamente hizo partícipe a los comandantes franceses y no a los españoles. No se debatió ningún plan de ataque o defensa. Villeneuve sólo quería permanecer en línea de fila de todos sus navíos en un combate total contra la flota inglesa que se esperaba. Las Instrucciones indicaban: *«Haré muy pocas señales, todo lo espero del valor de los comandantes. El que no entre en fuego no estará en su puesto, y la señal que lo llame será mancha deshonorosa para él. Si el enemigo aparece por barlovento e inicia el combate, deberemos esperarle en línea bien cerrada. Los enemigos no se satisfarán con formar otra paralela, procurará envolver nuestra retaguardia, cortarnos, y destacar sobre los navíos desunidos pelotones de los suyos que los envuelvan y reduzcan»*²⁹⁹.

297 Agustín Guimerá. Trafalgar y el mundo atlántico. Pág. 233

298 González-Aller. Corpus Documental. Tomo 1. Pág.776

299 Fernández Duro. Armada Española. Pág. 315.

«El que no entre en fuego no estará en su puesto, y la señal que lo llame será mancha deshonrosa para él»

Villeneuve demostraba conocer perfectamente la táctica naval inglesa, pero aparentemente no acertaba con una nueva estrategia que permitiera a la escuadra combinada —superior en número de unidades pero inferior en entrenamiento y disciplina de sus dotaciones—, albergar alguna mínima posibilidad de vencer o quedar en tablas el combate; ya que la nueva táctica naval inglesa estaba diseñada para vencer a la vieja táctica naval de la línea cerrada de batalla³⁰⁰.

Gravina y su Estado Mayor, conscientes de que en línea de batalla no tenían ninguna posibilidad de vencer a la flota inglesa, propuso a Villeneuve el destacar a barlovento de la línea de batalla una escuadra de observación que estuviera preparada para formar una doble línea defensiva, antes que se atacara la retaguardia del cuerpo fuerte de la flota combinada; pues todos los altos oficiales franceses y españoles estaban seguros que ésa sería la maniobra de la flota inglesa³⁰¹. También el anterior ministro de Marina español, almirante Grandallana, era contrario a la línea de combate rígida de las tácticas navales antiguas, que hacía de los comandantes de navío instrumentos pasivos de una orden de formación. Él proponía dejar libres a los comandantes para que pudieran atacar y defenderse mejor, al modo en que lo hacían los comandantes de los buques ingleses.

«Nada es más seguro en mi concepto que se perderán todos los combates de Escuadra mientras estén apoyados en la formación... El inglés entra en el combate de Escuadra íntimamente persuadido que su deber es ofender a los enemigos y sostener a los amigos sin dependencia de las providencias intermedias de una batalla [...] por el contrario el francés y el español no haciendo mención al recíproco sostén están irresolutos para tomar acción individualizada»³⁰².

300 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 106.

301 Cayuela y Pozuelo. Trafalgar. Pág. 420.

302 Fernández Duro. Armada Española. Tomo VIII. Pág. 111



Villeneuve, quizás para animar a los españoles a salir con él, aceptó de momento, aunque no de buen grado como se demostró después, la propuesta de Gravina³⁰³. Su proposición provenía de Antonio de Escaño³⁰⁴, quien consideraba que: «*El arte de la guerra en mar y tierra consiste en combatir muchos a pocos, para que destruidos sin pérdidas se consiga la superioridad*»³⁰⁵.

Nelson se demostraba también partidario de esta concepción táctica de concentración, como lo corroboran las instrucciones de combate dictadas a sus comandantes antes de la batalla naval el día 9 de octubre. Unas instrucciones concisas y claras que incluían un plan de actuación concreto, con el famoso “toque Nelson” al final:

*«En cualquier caso si las señales no se ven o no se entienden ningún navío procederá mal poniéndose al costado de un enemigo»*³⁰⁶.

Este “toque Nelson” consistente en que ningún capitán obraría mal si estaba al costado de un buque enemigo, era muy parecido, pero no tan famoso como el “toque Villeuneuve”³⁰⁷; consistente en que lo esperaba todo de cada capitán y que no haría señales de llamada, las cuales serían una mancha para los destinatarios: «*Cualquier Capitán que no esté en el fuego no estará en su puesto y la señal que le recordase su deber sería deshonorosa para él*»³⁰⁸.

La verdadera diferencia entre las dos instrucciones de combate era que la de los ingleses iba dirigida a dotaciones muy entrenadas y maniobreras y en cambio la de los franco - españoles, iban dirigidas a dotaciones muy poco entrenadas y poco duchos en las maniobras. Además, las dotaciones inglesas confiaban en su jefe por encima de todas las cosas y en cambio las hispano francesas desconfiaban profundamente de la ciencia y del buen uso

303 Gonzalez-Aller Hierro. Trafalgar y el mundo atlántico. Pág. 187

304 Clayton & Craig. Trafalgar. The men, the battle, & the storm. Pág. 86.

305 Fernández Duro. Armada Española. TomoVIII. Pág. 313.

306 Fernández Duro. Armada Española. Pág. 317.

307 González-Aller. Corpus Documental. Tomo II. Pág. 1.346.

308 Rodríguez González. Trafalgar. Pág. 336.

del arte de la guerra de su propio comandante en jefe como ya hemos comprobado anteriormente, por su escaso ánimo cuyo origen se sustentaba no tanto en el miedo a los ingleses, sino más bien en el recelo de sus tripulaciones y del emperador.

La artillería era la principal arma ofensiva de los buques y a pesar de lo importante que era tener bien adiestradas a sus dotaciones, las Ordenanzas Navales españolas de la época no contemplaban un adiestramiento continuado de los artilleros navales. Sin embargo, el texto inglés, desde 1745, establecía en su artículo XXXV, como obligación del capitán:

«Obligar a la tripulación del buque al ejercicio frecuente del tiro con artillería pesada y con armas pequeñas a fin de acrecentar su pericia en la batalla y debe igualmente anotar en su diario las veces que se realizan estos ejercicios»³⁰⁹.

Ya el almirante Jervis, antes del combate de San Vicente contra la flota española de Córdoba en 1797, ordenó a sus capitanes que ejercitaran a sus dotaciones al ejercicio diario de la artillería:

«Siendo de la máxima importancia que los buques de mi mando dominen el ejercicio del tiro con los grandes cañones, dispongo que cada buque, sea en alta mar o en puerto, disparen al menos cinco cañones cada día a las órdenes del oficial que tenga la guardia del alba»³¹⁰.

Es bien conocida la marca del vicealmirante Collingwood de conseguir adiestrar a su tripulación del Dreadnought en el disparo de tres andanadas bien dirigidas en menos de cinco minutos. Para conseguirlo Collingwood mandaba hacer ejercicios diarios de fuego de cañón sobre un tonel con bandera que se lanzaba por la borda y al que se disparaba cuando alcanzaba la distancia apropiada³¹¹.

Los franceses y españoles bloqueados en puerto casi siempre, no aprovechaban su tiempo libre en ejercicios continuos de tiro que se consideraban

309 Michael Duffy. Trafalgar y el mundo atlántico. Pág. 128.

310 Michael Duffy. Trafalgar y el mundo atlántico. Pág. 129

311 Michael Duffy. Trafalgar y el mundo atlántico. Pág. 130



tradicionalmente como un gasto inútil de pólvora. El ritmo de tiro de cañón de los franco - españoles era de una andanada cada cuatro minutos aproximadamente. Para adiestrar en el tiro con cañón a las nuevas tripulaciones, casi todas novatas en la escuadra española, el vicealmirante Álava solicitó por escrito, permiso a Godoy el día 6 de agosto para hacer ejercicios de tiro por tener: «*Necesidad absoluta de que se verifiquen una y otra vez en los navíos ejercicios que no están en uso*».

La respuesta del primer ministro fue inmediata y afirmativa: «*Dispóngalo V.E. sin pérdida de momento, pues es convenientísima esta instrucción y suponía que estuviese en práctica en la Armada*»³¹².

El día 9 de agosto la respuesta por escrito del jefe del arsenal de la Isla del León sobre la petición de pólvora para la instrucción de los artilleros del comandante general de la escuadra fue la siguiente:

«*He prevenido al oficial encargado que les dé la que pidan de la que tienen separada por inútil, que es la que debe servir para los expresados fines*»³¹³.

Con esta clase de pólvora inútil por su poca precisión y alcance casi nada se podía conseguir en el adiestramiento de cualquier artillero. Solamente se aprendía a encender la pólvora y hacer mucho ruido, pero nada más. La falta de adiestramiento de los oficiales en la maniobras de los buques, debido al bloqueo inglés, se intentó remediar usando una corbeta³¹⁴ que permitiera el entrenamiento de los oficiales y guardiamarinas en salidas cerca de las costa. Para ello Álava propuso por escrito, con fecha 5 de agosto, a Godoy el armar una corbeta llamada Paloma para ese cometido. Esta petición fue aprobada por Godoy el día 12 de Agosto³¹⁵. Sin embargo, con fecha 26 de septiembre, Gravina, por falta de tesorería, ordenó que se desarmara, junto con

312 González-Aller. Corpus documental. Tomo 1. Pág. 810

313 González-Aller. Corpus documental. Tomo 1. Pág. 820.

314 Corbeta: Del fr. corvette. 1. f. Buque de guerra de características similares a la fragata, pero con menor tonelaje y autonomía. 2. f. Antiguo buque de guerra, con tres palos y vela cuadrada, semejante a la fragata, aunque más pequeña

315 González-Aller. Corpus documental. Tomo 1. Pág. 809.

otra corbeta que se estaba utilizando para el adiestramiento de la oficialidad en las maniobras de vela básicas:

«Creendo innecesario el que subsista armada la corbeta Paloma y hallándome con repetidas órdenes de la superioridad para economizar y reducir los gastos cuanto sea posible, soy de sentir que por lo expuesto convendría el que V.E. se sirviese disponer su desarmo total»³¹⁶.

Y se desarmó de forma total y no se pudo entrenar más. Aquí no tenemos más remedio que recordar lo justificado de las amargas quejas recogidas por Fernández Duro: *«Habrá quien admita de buena fe la idea de ser posible hacer guerra efectiva sin dinero y sin gente»³¹⁷.*

El almirante Mazarredo, jefe de la escuadra del departamento de Cádiz, considerado el mejor marino militar español de su época, protestaba de la falta de marineros y de dinero para pagar los sueldos de los que servían en la flota. Para hacer que la Armada fuera eficaz solicitaba al ministerio de Marina, en el año 1796, que cubriera las más de 35.000 plazas de marinero que faltaban en las flotas españolas con buenos mozos y no con gente de leva³¹⁸ que solo creaba más problemas. También solicitaba medidas rápidas y radicales de buena administración para la Marina que detallaba concretamente. Tal franqueza desagradó al ministro y fue destituido fulminantemente del mando y pasado al cuartel de El Ferrol. Como respuesta a su inconformidad Mazarredo escribió directamente a Godoy informándole de la situación desesperada de la Armada española:

«Es verdad evidente e innegable que hoy la Armada es una sombra de fuerza muy inferior a la que aparenta, y que acabará de desvanecerse a la primera campaña»³¹⁹.

316 González-Aller. Corpus documental. Tomo 1. Pág. 935.

317 Fernández Duro. Armada Española. Tomo VIII. Pág. 79.

318 Leva: f. Recluta de gente para el servicio militar

319 Fernández Duro. Armada Española. Tomo VIII. Pág. 80.



Godoy castigó al almirante respondón con el destierro. Lo peor es que no se remedió nada, ni se adoptó ninguna de las medidas que tan sabiamente propugnaba el prestigioso Mazarredo.

Toda esta situación de falta de buena instrucción y eficacia de los marineros y artilleros españoles era bien conocida por los ingleses y sobre todo por Nelson. Asimismo, las dotaciones francesas adolecían de una numerosa marinería experimentada y padecían carencias de instrucción en maniobras y en prácticas de tiro, por estar casi siempre bloqueados en puerto e imposibilitadas para ello. Por estas fundadas causas Nelson consideraba la artillería de la flota combinada muy mediocre, así pues resultaba muy fácil acercarse a la línea defensiva para cortarla sin sufrir muchos daños³²⁰. En la flota española —a pesar de la enorme falta de marineros y artilleros con entrenamiento— la tropa de infantería y artillería que lidió valiente y eficazmente en el combate de Finisterre, con tres meses de experiencia en navegación y combate, fue trasladada a tierra por orden directa de Godoy frente a quién no prosperaron las corteses protestas de Gravina³²¹, en una decisión muy criticada por todos.

Para empeorar las cosas en el bando franco - español, la mayor parte de la pólvora embarcada en El Ferrol era de escasa calidad, hasta el punto que el día 16 de octubre en Cádiz, tanto Gravina como al día siguiente el mando francés, solicitaron hacer una prueba de las pólvoras para determinar el pobre alcance y conocer el poder de penetración de los proyectiles de los cañones de la flota combinada.

Gravina justificó ese reconocimiento en que había: «*Grandes fundamentos para sospechar que la mayor parte de la pólvora embarcada en el departamento de El Ferrol no tiene la potencia de Ordenanza*»³²². Con la precipitación de la salida ordenada por Villeneuve no se pudieron hacer las pruebas de rigor de la pólvora.

320 Michael Duffy. Trafalgar y el mundo atlántico. La artillería en Trafalgar. Pág. 131.

321 González-Aller. Corpus Documental. Tomo 1. Pág. 105

322 González-Aller. Corpus Documental. Tomo 1. Pág. 105

El capitán Lucas al mando del Redoubtable comprobó que el fuego de toda la escuadra combinada era tan paupérrimo que mandó formar en el combés³²³ a casi todos los capitanes de artillería y condestables³²⁴ para que aprendieran y evitaran disparos con tanta falta de tino, pues los tiros de sus compañeros de otros buques acertaban casi todos en el agua, muy lejos de los buques británicos. Lucas entonces les conminó:

«Apuntar a los mástiles y sobre todo apuntar bien³²⁵».

Además de la poca puntería debida la falta de suficientes prácticas de tiro, las grandes olas de mar de fondo³²⁶ producían un fuerte balanceo y grandes arfadas³²⁷ a los buques que dificultaban muchísimo más la precisión del tiro³²⁸. Para empeorar todavía más la situación los españoles y franceses se detestaban profundamente: «[Los franceses] reconocían lealmente la bravura de sus aliados, pero los consideraban como aristócratas, como supersticiosos, como gentes atrasadas en todo»³²⁹.

Salida, y primeras maniobras

Para entender correctamente las evoluciones de los grandes navíos de vela y por qué hacían un movimiento en lugar de otro, es preciso conocer las principales reglas generales de maniobra con grandes navíos de vela. Destacaremos las siguientes:

323 Combés: m. Mar. Espacio en la cubierta superior desde el palo mayor hasta el castillo de proa.

324 Condestable: m. Mar. Hombre que hace veces de sargento en las brigadas de artillería de marina.

325 Michael Duffy. Trafalgar y el mundo atlántico. La artillería en Trafalgar. Pág. 132

326 N. del E.: Mar de fondo es el movimiento de las olas que se propaga fuera de la zona donde se ha generado, pudiendo llegar a lugares muy alejados. También recibe el nombre de mar tendida o mar de leva

327 Arfada: f. Mar. Acción de arfar. Arfar: intr. Mar. cabecear (// el buque).

328 Michael Duffy. Trafalgar y el mundo atlántico. La artillería en Trafalgar Pág. 131.

329 Fernández Duro. Armada Española. Tomo VIII. Pág. 325.



1ª.- La maniobra de virada por avante, en la que el navío cruza la proa contra el viento. Permite al navío cambiar el rumbo o la dirección sin perder barlovento, pero requiere que el navío lleve una buena velocidad. Con poco viento esta virada es muy difícil de realizar, quedando generalmente el buque parado con la proa frente al viento, necesitando varios intentos o incluso siendo necesario arriar un bote al agua que con la ayuda de un fuerte cabo o calabrote³³⁰ de remolque haga pasar la proa del buque contra el viento. En estas maniobras se pierde algo de barlovento y mucho tiempo.

2ª.- La maniobra de virada por redondo, en la que el navío pasa la popa contra el viento y permite el cambio de rumbo o la dirección perdiendo dos o tres esloras³³¹ de barlovento. Con poco viento o con mucho es una virada fácil, pues no necesita llevar el buque buena velocidad para poder efectuarse. Podemos decir que siempre sale bien, pues el navío la efectúa a favor del viento.

3ª.- El navío de barlovento siempre tiene ventaja sobre el de sotavento. El navío de barlovento ataca cuando quiere y se retira fácilmente si tiene problemas. El de sotavento tiene que esperar la decisión del otro y no puede atacar cuando quiera ni retirarse. En combate además la humareda de la pólvora y la fuerza del viento van en contra de los navíos de sotavento.

4ª.- Para cambiar el rumbo rápidamente sin virar es preferible arribar³³² —una caída de la proa a sotavento— pues el navío mantiene o gana velocidad. En cambio cuando se orza³³³ —una caída de la proa a barlovento— el navío va perdiendo velocidad hasta pararse³³⁴.

330 Calabrote: m. Mar. Cabo grueso hecho de nueve cordones colchados de izquierda a derecha, en grupos de a tres y en sentido contrario cuando se reúnen para formar el cabo.

331 Eslora: f. Mar. Longitud que tiene la nave sobre la primera o principal cubierta desde el codaste a la roda por la parte de adentro

332 Arribar: intr. Mar. Dicho de un buque: Girar abriendo el ángulo que forma la dirección de la quilla con la del viento.

333 Orzar: (De orza): 1. intr. Mar. Inclinar la proa hacia la parte de donde viene el viento.

334 Enciclopedia Ilustrada de la Navegación a Vela. Pág. 198.

5ª.- Las velas de combate eran las gavias, velachos, juanetes, foques y velas de estays. Las velas mayores no se utilizaban en combate porque si se desarrollaba éstas taparían los costados completamente dejando al navío ciego y sin poder hacer fuego por el peligro de incendio de las velas, jarcias y casco. Ver la figura 45.

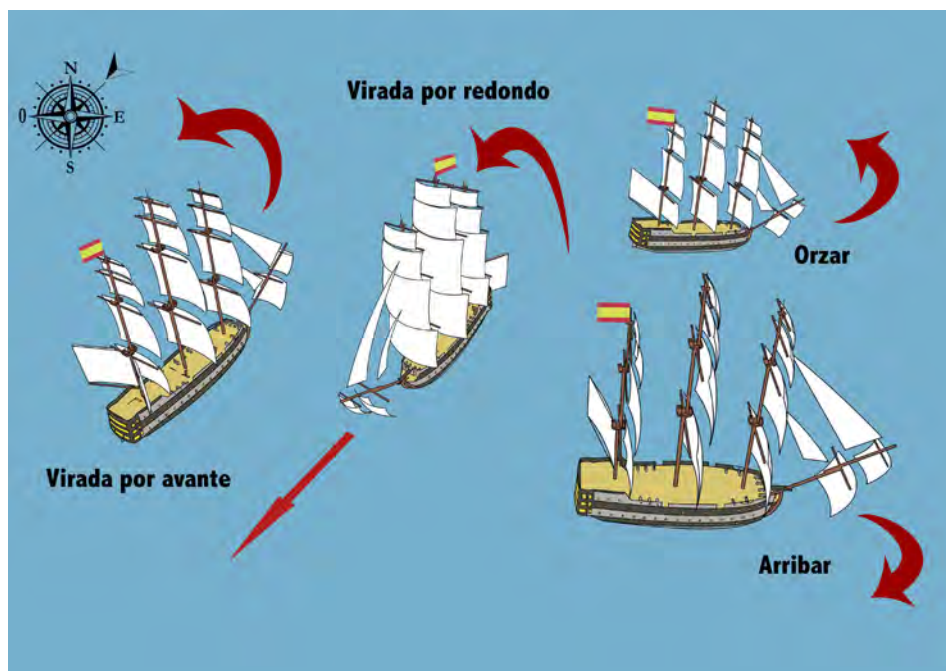


Figura 45

En cuanto a las maniobras militares navales de ataque y defensa, contamos con los informes de los capitanes de los navíos españoles y franceses, que indican como los ingleses atacaban preferentemente sus popas y proas, así como sus aletas y amuras de babor y estribor, donde la escasez de cañones hacía muy ventajoso el disparar con todas las piezas de un costado, recibiendo muy poco fuego de retorno de los navíos combinados atacados³³⁵. Ver figura 46³³⁶

335 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.508.

336 Figura realizada de acuerdo con los informes de los capitanes y jefes españoles de Trafalgar.

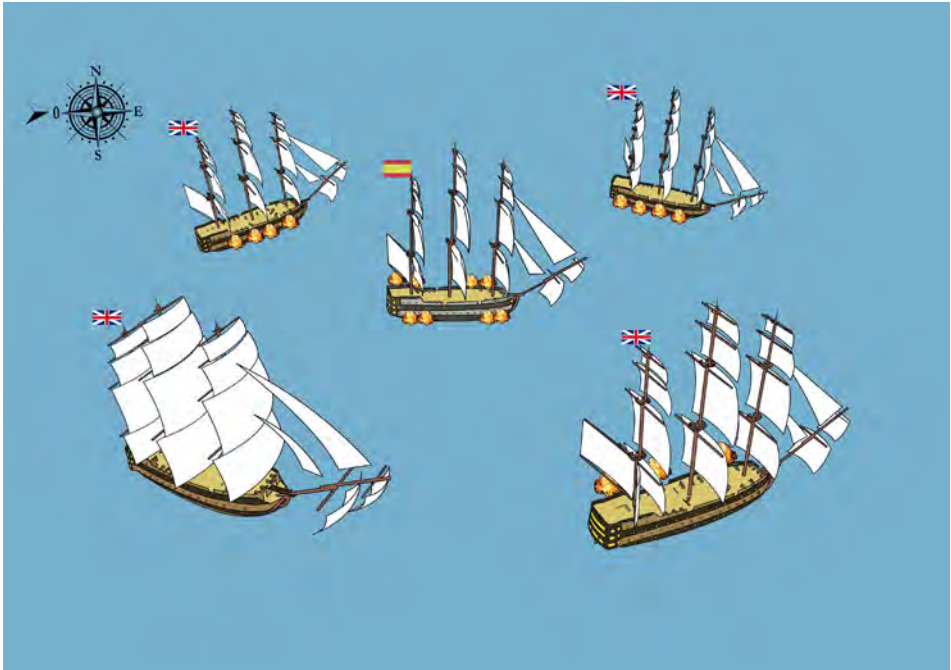


Figura 46

Esta táctica de ataque naval requería muy buen adiestramiento en maniobras para poder mantener el rumbo por la aleta³³⁷ o amura³³⁸ del barco enemigo. Y de forma escalonada dar una orzada o arribada para presentar todo el costado al navío enemigo y disparar todos los cañones del costado. Luego volver a orzar o arribar para seguir con el rumbo paralelo al otro buque. La sincronización de la maniobra de orzar y arribar con la de disparar todos los cañones tenía que realizarse con total precisión y seguridad, de lo contrario se disparaba contra el buque amigo situado al otro costado del navío enemigo.

337 Aleta: f. Mar. Cada uno de los dos maderos corvos que forman la popa de un buque. f. Mar. Parte del costado de un buque comprendida entre la popa y el punto que corresponde a la primera parte de la batería

338 Amura: f. Mar. Parte de los costados del buque donde este empieza a estrecharse para formar la proa



La mitad de los navíos españoles y muchos de los franceses eran incapaces de realizar estas maniobras, o de evitarlas por falta de marinería y entrenamientos adecuados. Las tripulaciones de los navíos españoles Santísima Trinidad, Santa Ana, Rayo, San Justo, San Leandro y Bahama salían a la mar en Trafalgar por primera vez³³⁹. Por estas razones, entre otras, Villeneuve estaba tan descorazonado y temiendo tanto el enfrentamiento con los ingleses.

Catálogo de los navíos de las tres flotas

Aunque las flotas española y francesa combatían juntas las estudiaremos por separado y en el orden en el que empezaron el combate.

Navíos de línea españoles				
Navío	Tripulación	Cañones	Cubiertas	Porte Insignia y/o mando del buque
Neptuno (E1)	763	80	2	Cayetano Valdés (Brigadier).
Rayo (E7)	775	100	3	Enrique Macdonell (Brigadier).
San Francisco de Asís (E8)	654	74	2	Luis de Flores (Capitán de Navío).
San Agustín (E9)	699	74	2	Felipe Cagigal (Brigadier).
Santísima Trinidad (E11)	1.115	136	4	Baltasar Hidalgo de Cisneros (Jefe de Escuadra) y Francisco Uriarte (Capitán de bandera/Brigadier).
San Leandro (E16)	580	64	2	José de Quevedo (Capitán de Navío).
San Justo (E15)	721	74	2	Miguel Gastón (Capitán de Navío).

339 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1527.



Santa Ana (E18)	1.053	112	3	Ignacio de Álava (Teniente General) y José de Gardioqui, (Capitán de bandera/Capitán de Navío).
Monarca (E20)	642	74	2	Teodoro Argumosa (Capitán de Navío).
Bahama (E23)	662	74	2	Dionisio Alcalá Galiano (Brigadier).
Montañés (E25)	724	74	2	Francisco Alcedo (Capitán de Navío).
Argonauta (E28)	772	92	3	Antonio Pareja (Capitán de Navío).
San Ildefonso (E29)	669	74	2	José de Vargas (Brigadier).
Príncipe de Asturias (E31)	1.077	112	3	Comandante General el Teniente General Federico Gravina, Mayor General el Jefe de Escuadra Antonio de Escaño; Capitán de bandera y Rafael de Hore (Brigadier).
San Juan Nepomuceno (E33)	675	74	2	Cosme Damián de Churruca (Brigadier).



Navíos de línea franceses				
Navío	Tripulación	Cañones	Cubiertas	Porte Insignia y/o mando del buque
Le Scipion (F2)	800	74	2	Capitán Mr. Berenger.
Le Formidable (F5)	921	80	2	Contra Almirante Dumanoir; y Capitán de bandera Mr. Letellier.
Le Mont Blanc (F4)	865	74	2	Capitán Le Villeggris.
Le Duguay-Trouin (F6)	750	74	2	Le Duguay-Trouin.
L'Heros (F10)	750	74	2	Mr. Jean-Bap.-Jos.-Remi Poulain.
Le Bucentaure (F12)	943	80	2	Comandante general el Mr. Almirante Villeneuve; Jefe del Estado Mayor Mr. Prigny; y Capitán de bandera Mr. Jean- Jacques Magendie.
Le Neptune (F14)	1.008	80	2	Mr. Esprit-Tranquille Mastral.
Le Redoutable (F13)	750	74	2	Mr. Jean-Jacques-Etienne Lucas.
L'Intrepide (F3)	800	74	2	Mr. Louis-Antoine-Cyprien Infernet.
L'Indomptable (F17)	1.050	80	2	Mr. Jean-Joseph Hubert.
Le Fogueux (F19)	750	74	2	Mr. Louis-Alexis Beaudouin.
Le Pluton (F21)	773	74	3	Mr. Julian-Marie Cosmao-Kerjulien.
L'Aigle (F24)	800	74	2	Capitán de bandera Mr. Gabriel-Auguste Brouard.



L'Algeiras (F22)	800	74	2	Capitán Le Tourner, Contra-Almirante Magon.
SwiftSure (F26)	797	74	2	Mr. L'Hospitalier- Villemadrin.
L'Argonaute (F27)	750	74	2	Mr. Jacques Epron.
L'Achilles (F30)	800	74	2	Mr. Gabriel Denieport.
Berwick (F32)	814	74	2	Mr. Jean-Gilles Filhol-Camas.

Navíos de NELSON	Tripulación	Cañones	Cubiertas	Porte Insignia y/o mando del buque
Victory (N1)	823	100	3	Capitán Hardy, con el vicealmirante en jefe Nelson.
Temeraire (N2)	755	98	3	Capitán Harvey.
Neptune (N3)	741	98	3	Capitán Fremantle.
Conqueror (N4)	573	74	2	Capitán Pellew.
Leviathan (N5)	623	74	2	Capitán Bayntun.
Ajax (N6)	702	74	2	Capitán Pilford.
Orion (N7)	541	74	2	Capitán Codrington.
Agamemnon (N7)	490	64	2	Capitán Berry.
Minotaur (N9)	615	74	2	Capitán Mansfield.
Spartiate (N10)	620	74	2	Capitán Laforey.
Britannia (N11)	788	100	3	Capitán Bullen, contralmirante Earl of Northesk.
Africa (N12)	498	64	2	Capitán Digby.



Navíos de COLLINGWOOD	Tripulación	Cañones	Cubiertas	Porte Insignia y/o mando del buque
Royal Sovereign (C1)	826	100	3	Capitán Rotheram con vicealmirante Collingwood.
Mars (C3)	615	74	2	Capitán Duff.
Belleisle (C2)	728	74	2	Capitán Hargood.
Tonnant (C4)	688	80	2	Capitán Tyler.
Bellerophon (C5)	522	74	2	Capitán Cooke.
Colossus (C6)	571	74	2	Capitán Morris.
Achilles (C7)	619	74	2	Capitán King.
Polyphemus (C12)	484	64	2	Capitán Redmill.
Revenge (C8)	598	74	2	Capitán Moorson.
Swiftsure (C13)	570	74	2	Capitán Rutherford.
Defence (C10)	599	74	2	Capitán Hope.
Thunderer (C11)	611	74	2	Capitán Stockam.
Defiance (C9)	577	74	2	Capitán Durham.
Prince (C15)	735	98	3	Capitán Grindall.
Dreadnought (C14)	725	98	3	Capitán Conn.

Salida de la Flota Combinada

El día 19 de octubre comenzó la salida de la combinada con rumbo hacia el mar Mediterráneo navegando en formación de cinco columnas³⁴⁰. Villeneuve tenía bajo su mando un total treinta y tres navíos de línea³⁴¹, de los que dieciocho eran

340 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.100

341 N. del E.: El lector recordará que navío de línea fue un tipo de buque de guerra de tres palos con aparejo de velas cuadras y de dos a tres cubiertas artilladas. Se le llamó así porque fue el tipo de buque utilizado en una nueva formación de combate de las



franceses y quince españoles interpolados entre sí. La flota combinada disponía de un total de unos 2.856 cañones. Opuestos a los navíos franco - españoles los ingleses contaban con veintisiete navíos de línea y un total de aproximadamente 2.314 cañones más un número indeterminado de carronadas³⁴². El mayor número de barcos de tres cubiertas de la flota inglesa (siete contra cuatro) igualaba la potencia de combate de los navíos de las dos flotas³⁴³.

El cuerpo fuerte de la flota franco - española estaba compuesto por veintidós buques formados en tres divisiones de siete navíos. La vanguardia al mando del vicealmirante Álava a bordo del Santa Ana. El centro al mando del almirante jefe francés Villeneuve a bordo del Bucentaure y la retaguardia al mando del contralmirante francés Dumanoir, a bordo del Formidable. Además la escuadra de observación de doce navíos que estaba al mando del almirante y jefe de la flota española Gravina, estaba formando dos divisiones de seis navíos³⁴⁴. La flota franco - española navegaba en formación con cinco divisiones o escuadrones de siete o seis navíos de línea.

Al amanecer del día 21 se contaron los veintisiete navíos ingleses a barlovento, siendo muy flojo el viento del Oeste Noroeste que reinaba y gruesa la marejada de mar de fondo. El Cabo de Trafalgar quedaba a sotavento y a la vista a unas once millas náuticas³⁴⁵.

escuadras navales, formación utilizada entre los siglos XVII y XIX y en la que los navíos se alineaban los unos detrás de los otros para formar un muro de artillería que pudiera disparar simultáneamente densas salvas contra la flota

342 Carronada: Del ingl. carronade, y este der. de Carron, lugar de Escocia. 1. f. Cañón antiguo de marina, corto y montado sobre correderas. Pieza de artillería naval corta

343 Fernández Duro. Armada Española. Tomo VIII. Págs. 326, 327.

344 González-Aller. Corpus Documental. Tomo II. Pág. 1.118.

345 Milla: f. Medida de longitud usada especialmente en la navegación, equivalente a 1.852 m.

Primeras maniobras y evoluciones generales de las dos flotas en el combate naval

La armada combinada navegaba agrupada en cinco divisiones a la salida de Cádiz arrumbando en demanda del Estrecho de Gibraltar. Durante la noche del día 20 de octubre las fragatas³⁴⁶ de observación avistaron a la flota inglesa por barlovento y dirigiéndose a toda vela contra la flota combinada. Tras la comprobación del aviso de los serviolas³⁴⁷ Villeneuve mandó formar la línea de combate en el orden de navegación, recibiendo el viento por el costado de estribor y navegando al rumbo Sudeste. También ordenó. También ordenó zafarrancho de combate³⁴⁸. La flota franco - española formó una larga e irregular línea de combate, a lo largo de unas seis millas, esperando en cualquier momento el ataque de la flota inglesa. Villeneuve seguramente acordándose de la batalla naval nocturna de Aboukir esperaba que Nelson atacaría también de noche. Ver figura 47³⁴⁹.

346 Fragata: (Del it. fregata). 1. f. Buque de tres palos, con cofas y vergas en todos ellos. La de guerra tenía solo una batería corrida entre los puentes, además de la de cubierta.

347 Serviola: (Del cat. cerviola, dim. del cat. ant. cέρvia, cierva, por alus. a los cuernos de este animal). 1. f. Mar. Pescante muy robusto instalado en las proximidades de la amura y hacia la parte exterior del costado del buque. En su cabeza tiene un juego de varias roldanas por las que laborea el aparejo de gata. 2. f. Mar. Vigía que se establece de noche cerca de este pescante.

348 González-Aller. Corpus Documental. Tomo II. Pág. 1.100

349 Figura teniendo en cuenta los informes de los capitanes y comandantes de las flotas

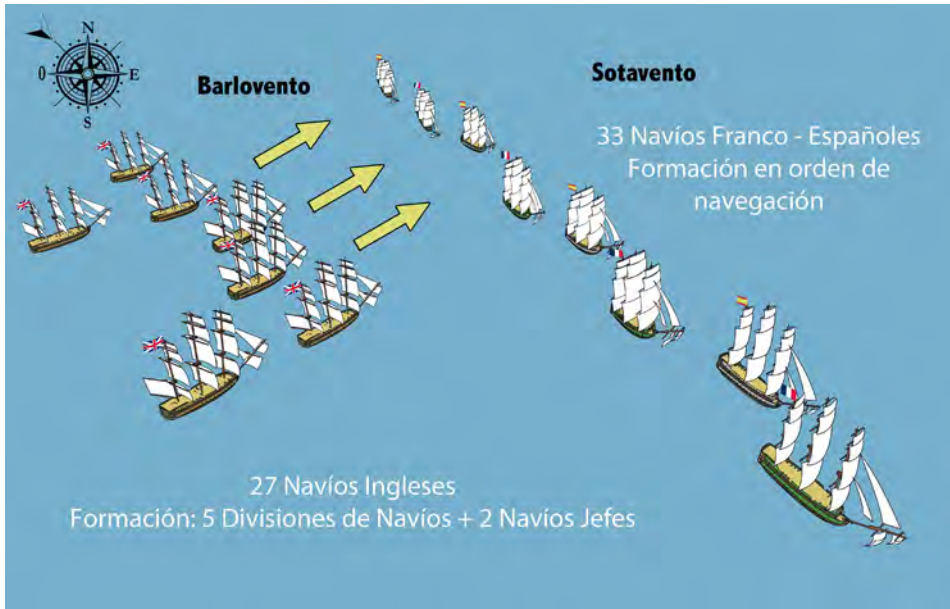


Figura 47

Hacia las 06:15, después del avistamiento de la flota inglesa que se dirigía a toda vela hacia la retaguardia de la flota combinada, Gravina pidió por señales a Villeneuve licencia para formar con su escuadra de observación la doble línea a barlovento. Esta señal de Gravina confirmaría que hubo un acuerdo secreto de ambos jefes en su entrevista del día anterior a la orden de salida de la flota de Cádiz con rumbo a Nápoles. A los pocos minutos, contra lo que esperaba Gravina, Villeneuve le contestó por señales que se mantuviera en su posición a retaguardia.

A las 06:45 Villeneuve señaló que la flota inglesa era inferior en número y que convenía atacar. Para ello ordenó mantener una distancia de un cable de separación entre navíos. Estaba siguiendo maquinalmente las nuevas órdenes de Napoleón, aparentemente teniendo en cuenta el escaso adiestramiento de sus navíos³⁵⁰. Era una trampa perfecta para sorprender a Nelson, quien no la esperaba, y vencerlo.

350 González-Aller. Corpus Documental. Informe de Gutiérrez de Rubalcaba, capitán del Montañés. Pág. 1.120

A las 08:00 mandó Villeneuve virar por redondo todos los navíos a un tiempo para quedar alineados ciñendo el viento por el costado de babor con proas al Norte Noroeste, y formar la línea de combate en orden inverso al de salida³⁵¹, ver figura 48.

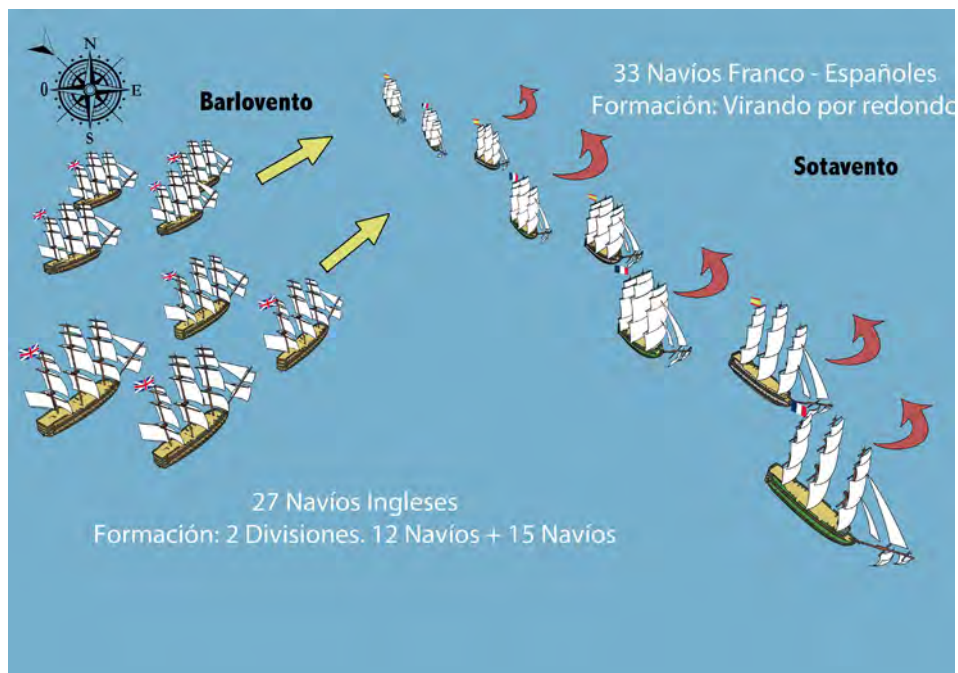


Figura 48

Esta orden que suponía la ejecución de la virada en las presentes circunstancias con tripulaciones poco entrenadas —seis barcos españoles con dotaciones que no habían salido nunca a la mar— además con poco viento y grandes olas de mar de fondo, se tornaba una labor muy compleja. Churruca al ver la señal ordenada por el comandante en jefe exclamó airado a su segundo oficial:

«El almirante francés no conoce su obligación y nos compromete; los enemigos van a cortar nuestra línea por el centro y a atacarnos por la retaguardia. Si no

351 Fernández Duro. Armada Española. Pág. 330.



pone pronto la señal de virar por avante a un tiempo y doblar la retaguardia para coger a los enemigos entre dos fuegos»³⁵².

Esta era la trampa que hábilmente había preparado Nelson para un hombre atenazado por la tensión, la responsabilidad y la desconfianza de su propia flota como era en ese momento Villeneuve. En cambio, Churruca, con un mejor conocimiento de la flota española pero no de la francesa, no alcanzó a comprender la verdadera intención del mando francés. La razón por la que Villeneuve ordenara esta última virada de la flota la explicó él mismo justificando la orden, no en un desesperado intento de escapar hacia Cádiz evitando el combate como muchos pensaron, sino en el único modo de evitar el esperado ataque inglés sobre la retaguardia formando una doble línea defensiva:

«Mi solo objetivo fue proteger la retaguardia del proyectado ataque de la fuerza entera del enemigo»³⁵³.

Con esta última maniobra Villeneuve en apariencia había mordido el anzuelo que hábilmente le había preparado el más astuto y experimentado Nelson, que pretendía con su maniobra de aproximación sobre la retaguardia antes y ahora la vanguardia de la flota combinada, crear una gran confusión y librar una batalla total de aniquilación que le favorecía totalmente por la superioridad en maniobra, artillería y disciplina de la flota inglesa: *«Yo pienso [Nelson] que mi ataque sorprenderá y confundirá al enemigo. Ellos no sabrán exactamente qué voy a hacer. Dará lugar a una batalla en forma de melé, y eso es lo que yo quiero»³⁵⁴.*

Collingwood antes de la batalla de Trafalgar había escrito y reconocido la admiración que todos los marinos ingleses sentían por Nelson:

352 Fernández Duro. Armada Española. Tomo VIII. Pág. 332.

353 Stevens & Westcott. A History of sea power. Pág. 130.

354 Clayton & Craig. Trafalgar. The men, the battle, the storm. Pág. 66. Oliver Crarner. Grandes batallas navales. Trafalgar. Pág. 176.

«Lord Nelson es un hombre incomparable, una bendición para cualquier país en guerra. Un enemigo que dé un paso en falso ante él está perdido, pues cae sobre el imprudente con un ímpetu que no da tiempo a éste a recobrase»³⁵⁵.

Como temía Churruca los navíos se desordenaron, se agolparon, muchos embarazándose entre sí, para tomar sus puestos y mientras procuraban alinearse quedaron formando una línea curva irregular de unas cuatro millas de longitud, sesgados en varios sitios, con claros en otros. Un claro principal de un cuarto de milla separaba en dos filas la armada; una parte de la fila a vanguardia más a barlovento con dieciocho navíos, en la que estaba Villeneuve, y la otra parte de la fila a retaguardia con dieciséis navíos a sotavento en que hacía cabeza Álava. En principio iban a luchar veintisiete navíos ingleses contra quince franco - españoles. Pero si se hubiera efectuado la petición de Gravina la combinada contaría con una segunda línea defensiva de dieciséis navíos para atacar a cada navío inglés que traspasara la primera línea entre dos fuegos.

Esta formación tan extraña, debida a la inexperiencia en maniobra de muchos navíos españoles y franceses, fue retratada con mucha ironía y humor británico por Collingwood, que escribió que como ellos usaban una táctica naval nueva en el ataque, también los hispano franceses, para no ser menos, usaban una nueva línea de combate defensiva larga, semicircular e irregular³⁵⁶.

El principio del ataque inglés

La flota inglesa que inicialmente navegaba en cinco columnas al lanzarse al ataque final —sobre las 10:00 horas³⁵⁷ 375— formó en dos columnas, la del Norte con doce navíos mandada por Nelson que se dirigió hacia la vanguardia y la segunda columna al Sur con quince navíos bajo la autoridad de Co-

355 Oliver Crarner. Grandes batallas navales. Trafalgar. Pág. 183

356 González-Aller. Corpus Documental. Tomo VIII. Pág. 1.048

357 González-Aller. Corpus Documental. Tomo II. Anónimo. Diario del Neptuno. Pág. 1.063.



llingwood que se lanzó sobre el centro y la retaguardia de la primera línea de la flota combinada³⁵⁸.

A las 10:15 de la mañana Villeneuve ordenó por señales formar en el orden natural, es decir por rango de antigüedad del capitán de cada navío. La enorme presión psicológica que aguantó Villeneuve durante toda la noche esperando el ataque fulminante inglés empezó a dar sus frutos. Con esta orden, inicialmente errónea para el poco nivel de adiestramiento de la combinada, la línea de combate de la flota se desorganizó y los navíos se apelotonaron, según informó el capitán Gastón del navío San Justo y el capitán accidental del Montañés, Gutiérrez Rubalcava. Pero lentamente, de forma brillante, comenzó a formarse la doble línea defensiva demandada por Gravina.

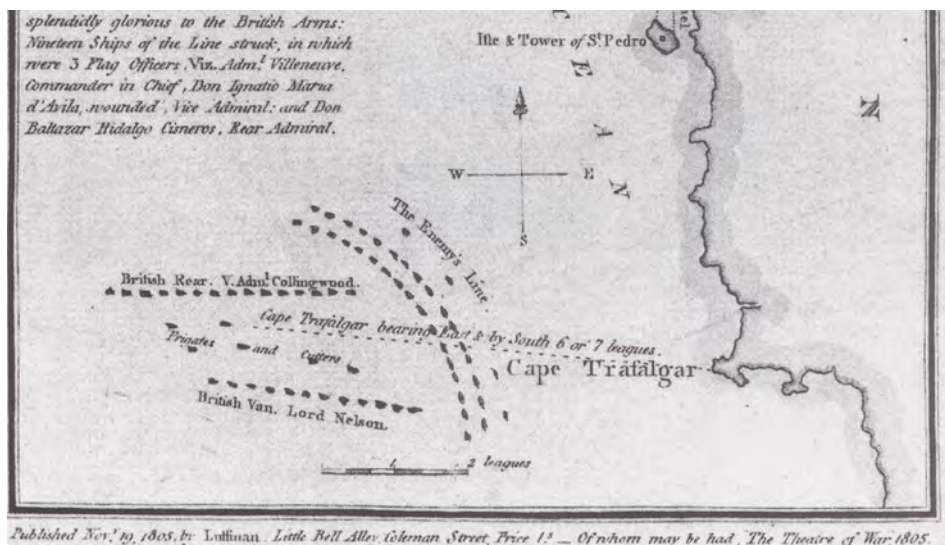
Parte del Informe oficial del nuevo Jefe de la flota inglesa vicealmirante Collinwood durante la tarde del mismo día 21 de octubre, al final de la primera parte del combate de Trafalgar.

“Formaban una especie de doble línea en la que los barcos que formaban la línea más cercana a nosotros quedaban a un cable a barlovento de la segunda y estando por su través parecían dejar muy poco intervalo entre sí y esto sin apelotonarse...Y habiéndose batido los navíos enemigos con una gallardía que les honra a sus oficiales³⁵⁹”

Hay que destacar que coincide plenamente con el informe y el croquis del principio del ataque británico; publicado por Lufilnan, por orden del Almirantazgo inglés, en Londres el día 19 de noviembre de 1.805.

358 González-Aller. Corpus Documental. Tomo II. Pág.1.048.

359 Informe del Vicealmirante Collingwood. Firmado en la fragata Eurialys fondeada en Trafalgar el 21 de octubre de 1805.



Detalle de la doble línea publicado por Luffinan

Los veintisiete navíos de las dos columnas inglesas hicieron blanco en los diez últimos de la primera línea aliada³⁶⁰. Los navíos ingleses entraron con tantas ganas y furia a romper la línea defensiva de la flota combinada que en expresión literal del coronel español Creag de Lacy:

«Nelson atacó en dos columnas bien ordenadas como los lobos hambrientos»³⁶¹.

Pero, se puede afirmar con propiedad que se encontró con dos líneas de leones encorajinados. El marino inglés demostró conocer y saber usar adecuadamente la ciencia y el arte de la guerra naval, tratando de combatir con muchos navíos a pocos enemigos. En cambio, el francés demostró su capacidad de manejar un uso más fino y adecuado de la ciencia y el arte de la guerra naval, por cuanto que teniendo quince navíos con poco o ningún entrenamiento para el combate naval, combatió inicialmente con dos navíos franco - españoles contra uno inglés, a pesar de que la vanguardia de diez navíos de la combinada desobedeció la orden de virar y acudir a combatir al centro.

360 Fernández Duro. Armada Española. Tomo VIII. Pág. 334.

361 González-Aller. Corpus Documental. Tomo II. Pág. 1.080.



Para el historiador Brossard la batalla naval más importante del siglo XIX, se libró por parte franco - española en un definitivo atropello de la táctica clásica de los grandes veleros³⁶². Sin embargo, se alumbró una nueva táctica que acabó con la línea defensiva única.

Los veintisiete navíos ingleses atacaron a los dieciséis navíos de la primera línea aliada. No lo hicieron de una vez, inicialmente acometieron a los de más arriba y fueron desplazándose a la retaguardia con empuje, envueltos en nubes de humo que el viento muy flojo no disipaba y apenas dejaba ver a los más cercanos, ocultando completamente a la segunda línea de combate, que resultó una desagradable sorpresa para los navíos ingleses ya que cuando cortaban la primera línea quedaban en inferioridad de dos contra uno³⁶³.

Para Gravina y Antonio Escaño el combate naval se inició de la siguiente manera: «*Nelson cayó sobre la línea para batirla a tiro de pistola y atravesando para reducir la batalla a combates particulares*»³⁶⁴.

Nelson conocía, por propia experiencia de combates anteriores, la falta de prácticas en maniobras y manejo de la artillería de franceses y españoles haría fácil su victoria. Si además rompía su línea defensiva y atacaba con dos o tres navíos a cada buque franco - español, la victoria era segura para ellos.

El viento era del Oeste Noroeste bonancible³⁶⁵ escaseando de vez en cuando, que se recibía por el costado de babor. Como la flota inglesa venía del Oeste y se dirigía formada en dos columnas a cortar la vanguardia y el centro de la flota combinada, Villeneuve a las 10:30 horas, ordenó que el navío de cabeza ciñese³⁶⁶ el viento y sucesivamente los demás. La intención de Villeneuve era tácticamente correcta, pues permitía que se fuera ganando el barlovento a la flota contraria, se formase una tenaza

362 Maurice Brosard. Historia marítima del mundo. Págs. 442, 443

363 Fernández Duro. Armada Española. Pág. 334.

364 Fernández Duro. Armada Española. Tomo VIII. Pág. 353

365 Bonancible: 1. adj. Dicho del mar, del tiempo o del viento: Tranquilo, sereno, suave

366 Ceñir: tr. Mar. ir de bolina. Ir, o navegar, de bolina: 1. locs. verbs. Mar. Navegar de modo que la dirección de la quilla forme con la del viento el ángulo menor posible



que acabaría cercando a la flota inglesa y esto permitiera el ataque por su retaguardia. Después de esta orden la vanguardia de la flota combinada iba gobernando aproximadamente al rumbo Norte-Noroeste, ciñendo seis cuartas (67º) al viento, mientras que el centro y retaguardia con la doble línea, iban navegando al rumbo Norte, recibiendo el viento desde siete (71º) a ocho (90º) cuartas por babor. Razón por lo que la línea defensiva de la flota combinada era una línea curva, semejando más un semicírculo con varios huecos por su parte delantera, central y trasera, pero que iba cercando lentamente en un abrazo a la entera flota inglesa. Ver figura 49.

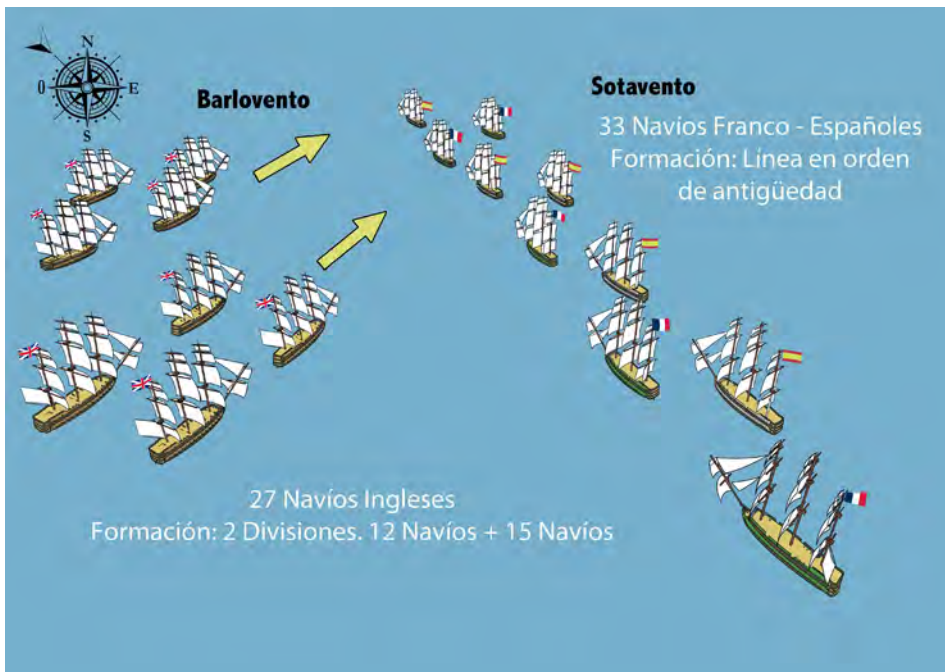


Figura 49

Hacia las 11:45 horas se emitió la orden a todas las escuadras de romper el fuego en el momento de estar a tiro. Vemos como la flota inglesa formada en dos divisiones. La del Norte mandada por Nelson que inicialmente se dirigía hacia el centro de la vanguardia cambió repentinamente de dirección hacia



las 12:00 horas³⁶⁷ y se puso a rumbo contrario de los navíos franco - españoles buscando el centro para cortarlo por encima del navío de Villeneuve. La división inglesa del Sur al mando de Collingwood se dirigió desde el principio a cortar por el navío número doce de la retaguardia de la flota combinada³⁶⁸, aunque su doble línea era muy difícil de cortar. Ver figura 50.



Figura 50

367 González-Aller. Corpus Documental. Informe Anónimo del navío Neptuno. Pág. 1.063.

368 González-Aller. Corpus Documental. Tomo II. Pág. 1.101.

Maniobras y combates de Escuadras

Para facilitar la comprensión del movimiento y situación en cada maniobra de los navíos implicados, vamos a ir posicionando los buques en función del lugar que ocupaban en la formación del inicio del combate y de su nacionalidad. Tomaremos como fuentes documentales los informes de Escaño y de los capitanes y comandantes de los navíos además del Corpus Documental de González-Aller, las investigaciones de Fernández Duro, de Cayuela y Pozuelo así como de Clayton & Craig³⁶⁹.

Orden de formación de la flota franco - española

La flota combinada franco - española formó finalmente una doble línea arqueada muy compacta y sin apelonarse.

La Vanguardia [8 navíos]

La vanguardia la formaba la tercera escuadra al mando del contra-almirante Dumanoir, a bordo del navío Formidable. Estaba compuesta de ocho navíos con el siguiente orden: Neptuno, Scipion, Intrépide, Mont-Blanc, Formidable, Duguay-Trouin, Rayo, San Francisco de Asís. En esta escuadra se había introducido por error de navegación durante la noche el navío francés Intrépide.

El Centro [7 navíos]

El centro lo formaba la primera escuadra al mando de Villeneuve, que navegaba en el navío Bucentaure. Estaba compuesta por siete navíos con el orden siguiente: San Agustín, Héros, Santísima Trinidad, Bucentaure, Redoutable, Neptune y San Justo.

369 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.175. Pozuelo y Cayuela. Pág. 408. Clayton & Craig. Pág. 140.

**La Retaguardia [6 navíos]**

La retaguardia la formaba la segunda escuadra al mando de Álava a bordo del Santa Ana. Estaba compuesta por seis navíos con el siguiente orden: San Leandro, Indomptable, Santa Ana, Fougueux, Monarca y el Plutón.

Escuadra de Observación [12 navíos]

Detrás venía la Escuadra de Observación que mandaba el español Gravina a bordo del navío Príncipe de Asturias, a quién Villeneuve ordenó mantener la línea y formar la nueva retaguardia donde se esperaba el mayor esfuerzo del ataque inglés. Estaba compuesta por doce navíos: Algeiras, Bahama, Aigle, Montañés, Swiftsure, Argonaute, Argonauta, San Ildefonso, Achille, Príncipe de Asturias, Berwick y San Juan Nepomuceno.

Orden de formación de la flota inglesa 370

Los navíos ingleses formaron en dos divisiones, una al norte con doce navíos, que lideraba el propio Nelson y que iba a cortar la flota combinada por el centro a partir del buque número diez empezando a contar por la proa. La otra columna, al sur, con quince navíos a cargo de Collingwood, iba a cortar la retaguardia de la flota combinada por el navío número doce a partir de la popa del último navío franco - español.

División Norte [12 navíos]

La división Norte de Nelson la componían los doce navíos siguientes: Victory, Temeraire, Neptune, Conqueror, Leviathan, Ajax, Orion, Agamemnom, Minotaur, Spartiate, Britannia y Africa.

División Sur [15 navíos]

Bajo la tutela de Collingwood, la división Sur estaba compuesta por quince navíos: Royal Sovereign, Belleisle, Mars, Bellerophon, Colossus, Achilles, Revenge, Defiance, Defence, Thunderer, Polyphemus, Swiftsure, Dreadnought y Prince.

370 González-Aller. Corpus Documental. Informe de Collingwood. Pág. 1.049.

Maniobras y combate en retaguardia: la segunda Escuadra de Álava y la Escuadra de observación de Gravina (17 navíos) contra la división de Collingwood (15 navíos)

Esaño nos relató en su informe en calidad de protagonista del combate, como la segunda división británica de Collingwood se desplegó y envolvió a la retaguardia de la flota combinada de forma que —a pesar de constituir un número parejo de navíos— por su mejor capacidad de maniobra y mayor técnica naval consiguió, a mediados y al final del combate, que dos o más navíos ingleses combatieran contra uno solo franco - español:

«Una parte de la escuadra penetró la línea franco - española, la restante dobló la retaguardia sin sujeción a otro precepto que el de batir dos navíos a un contrario cuando más»³⁷¹.

Observamos en la figura 51 la posición inicial de las escuadras:

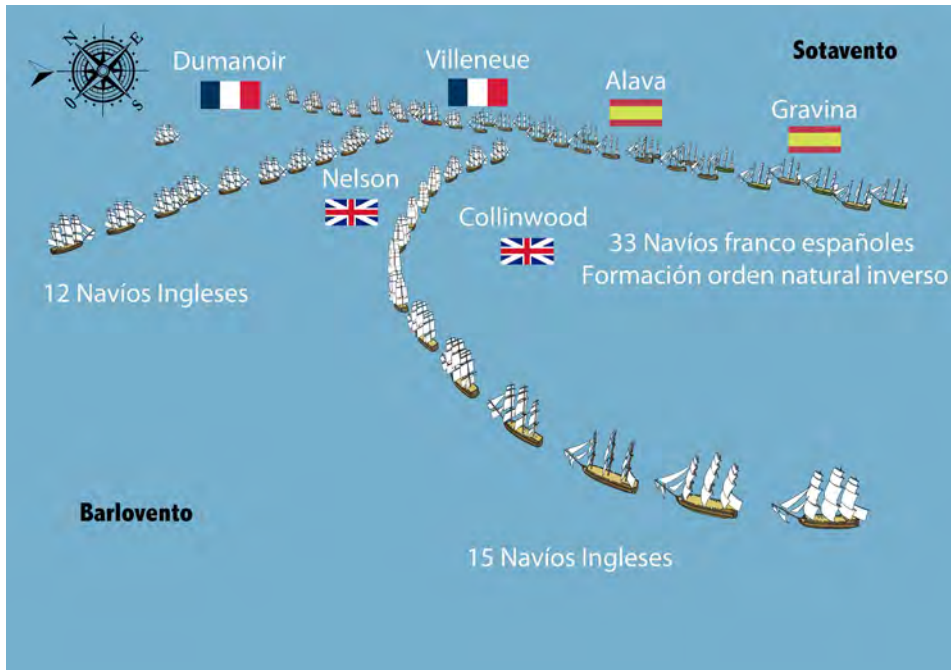


Figura 51

371 Fernández Duro. Armada Española. Tomo VIII. Pág. 332.



El informe del primer piloto del San Juan Nepomuceno³⁷² nos indica que la división de Collingwood, figura 52, atacó a la retaguardia combinada dividida en tres grupos. El primer grupo de siete navíos atacó al Santa Ana y a los navíos franco - españoles cercanos al mismo. Un segundo grupo de cinco navíos cargó contra el Príncipe de Asturias y los navíos cercanos al mismo. Y un tercer grupo de tres navíos quedó en reserva para acudir a reforzar donde hicieran más falta.



Figura 52

A continuación, en la figura 53, vemos al navío Royal Sovereign cortando la línea de la flota combinada por la popa del Santa Ana. Detrás de él venían apoyándole tres navíos más, el Belleisle, el Mars y el Tonnant. Los cuatro formaban la primera flotilla de la división de Collingwood. El segundo con-

372 González-Aller. Corpus Documental. Memoria del Primer Piloto don José Cabeza. Pág. 1.507.



junto de navíos británicos lo componían el Bellerophon, Colossus, Achille y Revenge. La tercera fuerza estaba formada por el Defiance, Defence, Thunderer y Polyphemus además de una cuarta agrupación de navíos de reserva inglesa compuesta por el Swiftsure, el Dreadnought y el Prince³⁷³.



Figura 53

373 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.501.



Todos los buques ingleses navegaban a la mayor velocidad posible con el viento en popa y en contra de la costumbre de los combates navales, con todas las velas izadas³⁷⁴. La velocidad media de los navíos ingleses era de un nudo³⁷⁵ y medio a dos nudos (de 2 a 4 km por hora).

Por el contrario, los navíos franco - españoles iban navegando muy despacio, algunos estaban parados y otros maniobrando todavía para ocupar su lugar en la línea. La velocidad media de los navíos españoles con velas de combate era de medio nudo a un nudo³⁷⁶ (de 1 a dos km por hora) y se encontraban algunos irregularmente dispuestos en dos líneas. Formando la segunda línea y a sotavento estaban los siguientes navíos a contar desde el Santa Ana hacia la retaguardia: el Indomptable, el Monarca, el Plutón, el Aigle, el Argonaute, el Argonauta y el Montañés.

Tenemos que hacer notar que en la figura los navíos ingleses, desde el Achilles hasta el Swiftsure, en realidad estaban más atrasados de lo que aparecen en la figura. Estarían más alejados de los navíos franco - españoles, siguiendo una línea inclinada escalonadamente desde el Royal Sovereign, Belleisle, Mars, etc., hasta el Swiftsure.

En la figura 54 podemos ver como el Royal Sovereign, que era el número uno de la división de Collingwood, combatió en una lucha encarnizada abarloado³⁷⁷ por su costado de babor con el Santa Ana, que era el navío número dieciocho de la formación de flota combinada.

374 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 93.

375 Nudo: m. Mar. Cada uno de los puntos de división de la corredera. m. Mar. Trayecto de navegación que se mide con cada una de estas divisiones. m. Mar. Unidad de velocidad para barcos, equivalente a una milla náutica por hora.

376 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 177.

377 Abarloar: (De barloa). tr. Mar. Situar un buque de tal suerte que su costado esté casi en contacto con el de otro buque, o con una batería, muelle, etc. U. t. c. prnl.



Figura 54

En esta fase la lucha se había generalizado en toda la irregular doble línea franco - española. El inglés Belleisle combatía contra el navío francés Fougueux y contra el español Monarca. El inglés Mars contra el español Monarca y el francés Plutón. El navío inglés Tonnant contra los franceses Plutón y Algeriras. El inglés Bellerophon contra los españoles Bahama y Aigle. El navío inglés Colossus contra el francés Swifsure. El inglés Achilles contra el español Montañés. El inglés Revenge contra el San Ildefonso y el francés Achille. Este navío francés para evitar ser cortado por la proa maniobró cambiando de rumbo hacia estribor, presentando su costado y sus caño-



nes contra el navío inglés que lo atacaba. Esta maniobra obligó al Príncipe de Asturias a caer también a estribor para mantener la formación y poder disparar todos sus cañones contra los tres navíos ingleses que se le venían encima. El Defiance atacaba al Príncipe de Asturias y al francés Achille. El inglés Defence atacaba al Príncipe de Asturias por su costado de babor. El Thunderer acometía contra el Príncipe de Asturias y el francés Berwick. El navío inglés Polyphemus cortó la popa del francés Berwick y la proa del español San Juan Nepomuceno. Y por último el navío inglés Swiftsure combatía desde sotavento contra la aleta de estribor del San Juan Nepomuceno, al que barría la popa. Por detrás de estos navíos ingleses navegaban a toda vela los dos últimos de la división de Collingwood, el Dreadnought y el Prince, ambos de tres cubiertas artilladas con cien cañones.

En la figura 54, en lo más álgido de la lucha podemos ver como por la doble línea de los navíos franco - españoles, a pesar de su inferior capacidad de maniobra —eran diecisiete navíos contra quince—, después del comienzo habían estado combatiendo contra dos navíos de la combinada otros dos ingleses. La primera flotilla de siete de navíos ingleses pasando por la popa del Santa Ana, apoyándose mutuamente, consiguió cortar la línea enemiga y ninguna nave franco - española pudo pasar ya para ayudar a su centro, excepto el San Juan Nepomuceno mandado por Chururca.

En esta fase la lucha se ha generalizado en toda la irregular doble línea franco - española. El navío inglés Belleisle combate contra el Santa Ana junto con el Royal Sovereign. El Fougueux se aleja hacia el Norte para ayudar al Redoutable. El navío inglés Mars combate contra el francés Plutón. El inglés Tonnant contra el Monarca y el francés Algesiras. El navío inglés Bellerophon contra el Bahama y el francés Aigle. El navío inglés Colossus contra el español Bahama. El navío inglés Achilles contra el español Argonauta. El navío inglés Revenge contra el español San Ildefonso y el francés Achille. Los navíos ingleses Defiance, Thunderer, Dreadnought y Revenge contra el Príncipe de Asturias y el francés Achille. Los navíos ingleses Defence y Prince contra el San Juan Nepomuceno. Y los navíos ingleses Polyphemus y Swiftsure contra el Príncipe de Asturias y el navío francés Berwick.

Por el Sur, el navío español San Juan, gracias a la gran eficacia artillera del Príncipe de Asturias, que había desarbolado al Defence y dañado gravemente la jarcia y velas del Defiance, pudo navegar hacia el Norte en auxilio del Bahama y el centro de la flota combinada sin grandes impedimentos.

Para reforzar el ataque inglés a la retaguardia, donde estaban en inferioridad numérica, el Orion y el Britannia, ambos de la división de Nelson, acudieron en auxilio de los navíos ingleses, pasando por la popa del Santa Ana y del Royal Sovereign. Estos navíos ingleses que atacaban la cabeza de la retaguardia lo estaban pasando mal, —a pesar del desorden y el barullo en el combate de los navíos franco - españoles que se obstaculizaban mucho entre sí— por la doble línea defensiva creada muy brillantemente por Ville-nueve, pero en la que más de la mitad de sus navíos disponían de tripulaciones con muy poco entrenamiento en maniobra y tiro de cañón en combate de alta mar.

Maniobras y combate en el centro: la división de Nelson (doce navíos) contra la primera Escuadra combinada (centro) de Villeneuve (siete navíos)

De acuerdo con el informe de Escaño³⁷⁸ Nelson atacó a la primera escuadra del centro combinado de siete navíos. Pero el navío español San Agustín y el navío francés Héros, que se encontraban por delante, no fueron atacados y viraron por redondo después para sostener, ya muy tarde, el centro donde se concentró todo el esfuerzo inglés. El francés Neptune y los navíos españoles San Leandro y San Justo cayeron a sotavento, y el navío francés Redoutable trató de cerrar el hueco para ayudar al navío francés Bucentaure, buque insignia de la flota combinada. Esta era el área escogida por Nelson para atacar y cortar la línea defensiva franco - española con fuerzas propias muy superiores. En lugar de combatir doce navíos ingleses contra siete franco - españoles, lucharon inicialmente ocho contra tres. Cada navío combinado de esta primera escuadra de centro que combatió intensamente lo hizo contra tres o cuatro navíos ingleses. Esta circunstancia fue posible

378 González-Aller. Corpus Documental. Informe de Escaño. Pág.1.174.



gracias al buen plan de combate ideado por Nelson y también a la inexperiencia en maniobras y combates de más de la mitad de la flota combinada.

Contra el navío francés Bucentaure de dos cubiertas artilladas con ochenta cañones, combatieron intensamente cuatro navíos ingleses, dos de tres cubiertas artilladas con cien cañones cada uno, además de otros que esporádicamente le disparaban sus cañones al pasar de un lugar a otro de la zona de combate. Contra el navío francés Redoutable, de dos cubiertas artilladas con setenta y cuatro cañones, combatieron dos navíos de tres cubiertas artilladas con cien cañones cada uno. Y contra el navío español Santísima Trinidad de cuatro cubiertas artilladas con ciento cuarenta cañones, combatieron seis navíos enemigos, cuatro de tres cubiertas artilladas con cien cañones cada uno.

En la figura 55 podemos ver como la división de Nelson simuló un ataque al centro de la escuadra de vanguardia, que mandaba Dumanoir. La intención de Nelson con este amago de ataque era crear confusión.



Figura 55



Una vez conseguido el efecto de que atacaba la vanguardia, hacia las 12:00 horas, Nelson cambió de rumbo navegando hacia el Sur, casi paralelo a la línea de combate franco - española, pero fuera del límite efectivo de tiro de cañón contrario. Nelson buscaba al navío comandante de Villeneuve, para cruzar por su proa y aislarlo del resto de la flota combinada.

En la figura 56, observamos también como el navío Victory, con Nelson a bordo, trata de cortar la línea de combate combinada con la intención de atravesar entre la popa del Santísima Trinidad (el navío militar más grande del mundo) y la proa del Bucentaure, donde iba el almirante jefe Villeneuve. Pero el fuerte navío inglés no pudo atravesar la línea debido al potente y certero ritmo de fuego del Santísima Trinidad.



Figura 56

Por la vanguardia el navío inglés Africa disparaba desde larga distancia contra los primeros navíos de la doble fila franco - española. Este navío podría ser la cabeza de otra división que fuera a cerrar sobre la vanguardia combinada. Desconociendo si venían más navíos ingleses por esa zona,



pudo ser la razón de pudo ser que Dumanoir continuase navegando hacia el Norte, ganando barlovento, para salir de un posible cerco inglés. Así fue el combate entre ingleses y franceses del primero de junio de 1794.

Todos los cañones de los navíos franco - españoles que podían disparar, por no estar tapados a sotavento, lo hacían desde que alrededor de las 11:45 horas se les conminó a disparar desde el principio hasta el final de la doble línea de combate de la flota combinada. Por parte de los navíos ingleses, en su mayoría, no podían hacer fuego por tener al enemigo en la proa.

En la figura 56 podemos observar como el Victory junto con el Temeraire y el navío Neptune (los tres de tres cubiertas artilladas con cien cañones) cortaron el centro de la flota combinada a pesar de la fuerte oposición del Santísima Trinidad, pero el Bucentaure y el Redoutable, con sus erróneas maniobras obstaculizaron involuntariamente al poderoso navío español y también entre ellos mismos, facilitando el corte de los tres potentes navíos ingleses. Los tres pasaron por la popa del Bucentaure y del Santísima Trinidad y los barrieron a cañonazos.

El Santísima Trinidad frenó su marcha para impedir el paso del Victory, pero el Bucentaure en la confusión del momento no pudo parar su arrancada³⁷⁹ con sus velas y se acercaba peligrosamente contra la popa del Santísima Trinidad que estaba parado y con todos sus cañones de babor vomitando fuego certeramente contra la arboladura y el velamen del Victory. Para poder frenar su marcha los franceses cayeron a babor y se aproaron³⁸⁰ al viento. Con esta maniobra se pusieron paralelos al Trinidad por barlovento tapándole sus cañones, que no pudieron disparar en los momentos más cruciales del combate naval. El Redoutable tampoco pudo parar su marcha a tiempo y cayó a babor poniéndose paralelo al Bucentaure y tapándole también sus cañones.

379 Arrancada: f. Mar. Velocidad de un buque, cuando es notable.

380 Aproar: (De proa). intr. Mar. Dicho de un buque: Volver la proa a alguna parte



Por el enorme hueco que dejaron los dos navíos franceses fueron pasando y atacaron en firme los siguientes navíos ingleses: el Victory, el Temeraire, el Neptune, el Leviathan, el Conqueror y el Ajax.

Después de ver la señal de virar y sostener el centro del Santísima Trinidad, primero el navío español San Agustín y después el navío francés Héros viraron por redondo lentamente sus proas, para acudir desde sotavento en ayuda del centro tan rápida y furiosamente atacado por los ingleses. Este ataque tan fulminante demuestra una vez más que Nelson supo aplicar perfectamente los preceptos del arte de la guerra recogidos por Vegecio, quien recomendaba la rapidez como el más importante precepto en la guerra naval: «La rapidez suele reportar más ventajas que el valor»³⁸¹. Pero pagó un alto precio: el desarbolo y casi destrucción del Victory.

El Victory se abarló al costado del Redoutable que a su vez se aferró al costado del buque inglés. Los tres grandes navíos ingleses estaban atacando y cortando el centro de la línea de la flota combinada y obligando a los buques más sotaventeados como el francés Neptune, y los españoles San Justo y San Leandro a caer más a sotavento para poder presentar el costado y disparar a los enormes navíos enemigos que se les venían encima.

En estos momentos el cerrojo inglés de Nelson y el de Collingwood habían cortado la flota combinada en tres partes, que, si la maniobra inglesa se desarrollaba eficazmente, no podrían ayudarse unas a las otras hasta que terminase la batalla central, en cuyo momento la flota inglesa volvería a tener doble poder que el resto de la enemiga si se presentara a combatir.

381 Vegecio. Compendio de técnica militar. Pág. 358.

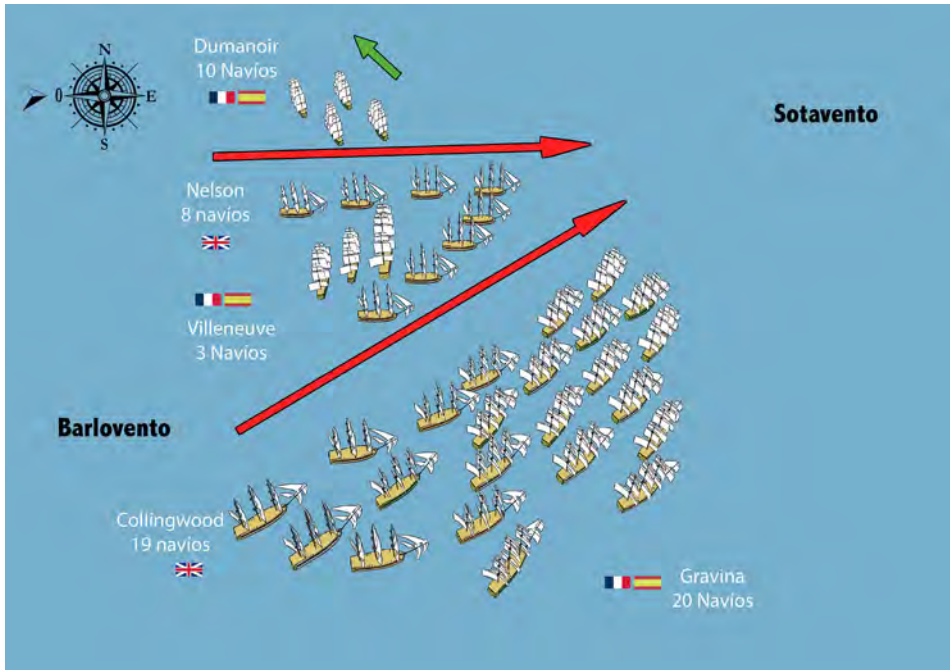


Figura 57

En la figura 57 podemos ver cómo quedó la flota combinada cortada en tres partes: el Norte, el centro y el Sur. Cerca de las 14:00 horas fue el momento más intenso de la batalla naval. Nelson estaba venciendo en el centro y además tenía situados a sus buques de forma que se impedía que la vanguardia enemiga, que de momento navegaba para el Norte, aunque virase pronto, pudiera ayudar de forma efectiva al centro combinado por la falta de viento. La vanguardia de Dumanoir no obedeció ni las instrucciones ni las señales de Villeneuve.

Esta lucha en el centro de la línea de combate combinada se vio favorecida para los ingleses por dos circunstancias: una primera por la lentitud en virar de la escuadra de vanguardia, y el retardo en acudir a apoyar el centro atacado con tanta superioridad y habilidad por los navíos de Nelson. Y segunda porque las escuadras de retaguardia eran combatidas duramente por los navíos ingleses que las habían cortado e impedidas para acudir a ayudar al centro franco - español.



Collingwood había conseguido cortar completamente la retaguardia combinada, que estaba siendo empujada muy violentamente hacia el Este-Nordeste³⁸², de forma que le era completamente imposible acudir en ayuda del centro atacado por Nelson.

Como declaró después del combate Collingwood: «*El ataque fue verdaderamente irresistible*»³⁸³. Pero habría que añadir: para una inexperta media flota franco - española, como el experimentado Escaño y la mayoría de altos oficiales españoles no dejaban de observar y advertir.³⁸⁴

382 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 226.

383 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.048

384 González-Aller. Corpus Documental. Informe de Gravina a Godoy. Pág. 985.

Maniobras y Combates de los navíos principales de las dos flotas:

Victory, Santísima Trinidad, Bucentaure, Redoutable,
Príncipe de Asturias, Dreadnought, Santa Ana, Royal Sovereign
y San Juan Nepomuceno.

Hay que tener presente para tratar de reconstruir las maniobras individuales de los navíos, en primer lugar, la enorme dificultad que se nos presenta, debido a que los informes de los capitanes de los navíos resultan en muchos casos contradictorios.

Esta circunstancia está motivada a que, durante el combate, el humo, el escaso viento y la intensidad de la lucha hacían muy difícil apreciar lo que acontecía más allá del navío, o los navíos, con los que se estaba combatiendo. Muchos capitanes murieron recayendo el mando y la redacción de los informes del combate en segundos y terceros capitanes o comandantes, que no habían permanecido en el puente de mando desde el principio de la batalla. Tanto fuentes españolas³⁸⁵ como extranjeras coinciden en que la exactitud total de los movimientos de todos los navíos es hoy día del todo imposible³⁸⁶, pero si es factible aproximarse bastante al hecho fundamental de lo que verdaderamente aconteció en el combate.

En la presente obra, por tanto, para tratar de reconstruir las maniobras y movimientos particulares principales de los navíos de las dos flotas en el combate, partimos desde las posiciones iniciales de los navíos más importantes de cada flota ya reconocidas y aceptadas por la mayoría de los investigadores históricos marítimos y desde esas posiciones vamos a seguir las maniobras de los buques en función de las declaraciones de los capitanes

385 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.313.

386 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 164.

o jefes de los navíos respectivos y de sus situaciones en la carta náutica³⁸⁷ según las reglas de la navegación de estima³⁸⁸ de grandes veleros. La flota inglesa inicialmente a toda vela navegaba a una velocidad de un nudo y medio a dos nudos y la flota franco - española con velas reducidas de combate a una velocidad de medio nudo y un nudo.

Esta navegación de estima con viento en un gran velero, conociendo su posición inicial y la técnica de la guerra naval inglesa, francesa y española de la época, deducida de las grandes batallas navales y de las declaraciones e informes de los jefes y capitanes de las tres partes implicadas, permitirá conocer con una gran aproximación a la realidad, los movimientos de la mayoría de los navíos de las tres partes enfrentadas en esta crucial batalla naval de Trafalgar tan importante para la historia de la navegación y de la humanidad.

Royal Sovereign y su columna contra el Santa Ana y su Escuadra

Cuatro navíos ingleses se lanzaron, con el viento en popa y confiando en su superioridad en maniobra y artillería, a combatir contra siete barcos enemigos a los que hay que sumar los otros nueve que navegaban detrás, confiando que más tarde llegarían los otros once de su propia división. El Royal Sovereign después de cruzar y cañonear la popa se colocó al costado del navío español Santa Ana y estuvo todo el combate en esa posición hasta que los dos barcos quedaron desarbolados y sin gobierno. Los otros tres navíos ingleses tuvieron que luchar contra seis navíos enemigos que navegaban en

387 N. del E.: Una carta náutica es una representación a escala de aguas navegables y regiones terrestres adjuntas. Normalmente indica las profundidades del agua y las alturas del terreno, naturaleza del fondo, detalles de la costa incluyendo puertos, peligros a la navegación, localización de luces y otras ayudas a la navegación. Las cartas de navegación son instrumentos esenciales para la navegación náutica

388 Estima: La navegación por estima, en náutica, es la navegación y situación del barco por medios analíticos, una vez tenidos en cuenta los siguientes elementos: situación inicial (Si), rumbo y velocidad. El rumbo que se aplicará en el cálculo será rumbo verdadero (Rv), rumbo de superficie (Rs) o rumbo efectivo (Re), dependiendo de los factores externos que influyan en la derrota: el Viento (Abatimiento) o la Corriente (Rumbo de la corriente e Intensidad horaria de la corriente). El punto resultante de los cálculos se denomina situación estimada (Se), y se indica con las coordenadas latitud estimada (Ie) y longitud estimada (Le). A este punto se le conoce también como punto de fantasía.



una segunda línea. Los cuatro navíos ingleses eran los siguientes: El Royal Sovereign, del jefe de división el vicealmirante Collingwood³⁸⁹, el Belleisle, el Mars y el Tonnant.

Los siete navíos franco - españoles eran el Santa Ana³⁹⁰ que llevaba la plana mayor al mando del vicealmirante Álava³⁹¹, el San Leandro, el San Justo, el Indomptable, el Fougueux, el Monarca y el Plutón³⁹².

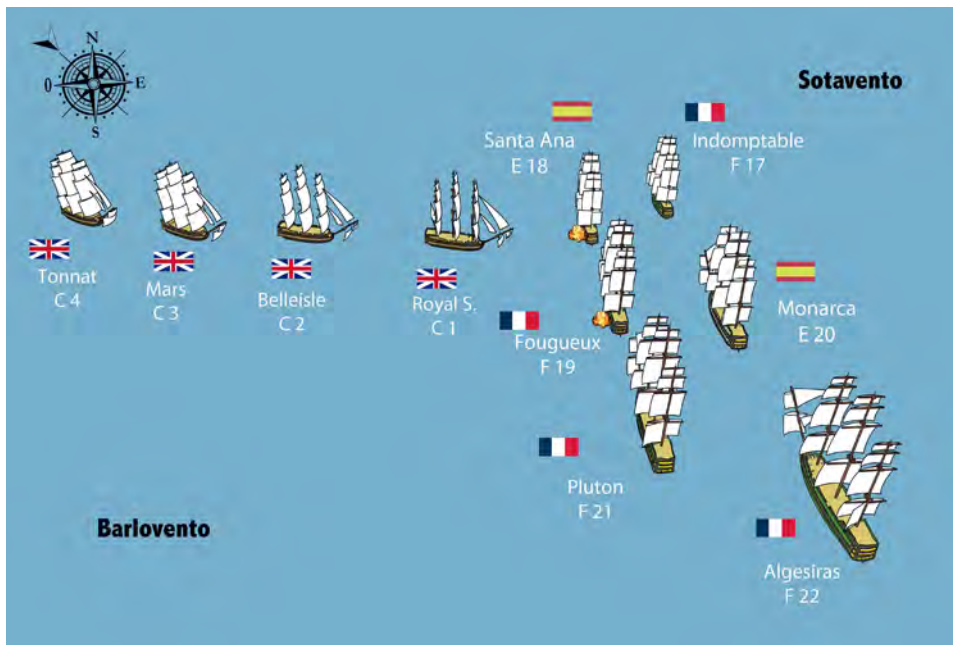


Figura 58

En la figura 58 se observa como el primer buque que entró en combate directo, pasadas las 12:00 horas, fue el Santa Ana que encajó el ataque del Royal Sovereign que trataba de cortar la línea defensiva de la flota combinada por su popa.

389 González-Aller. Corpus Documental. Tomo II. Pág. 1.385.

390 El buque en la Armada Española. Pág. 218.

391 González-Aller. Corpus Documental. Tomo II. Pág. 1.008.

392 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.382.

Nelson había ordenado a Collingwood, que mandaba la división de sota-vento, contar los barcos enemigos desde la retaguardia de la flota combinada hasta el puesto número doce, para tratar de cortar la línea enemiga desde ese puesto hacia la retaguardia³⁹³. Mas Collingwood detectó un gran hueco en la formación de la flota combinada, ya que la línea hacia la retaguardia estaba formada por dos líneas y no pudo contar bien. Por ello cortó por el navío mayor con insignias de jefe de escuadra que tenía aproximadamente el puesto doce, que resultó ser el Santa Ana y que era exactamente el navío número diecisiete empezando a contar desde la retaguardia³⁹⁴. Collingwood disponía de quince navíos bajo su mando contra diecisiete navíos enemigos en lugar de los quince contra doce ordenado por Nelson³⁹⁵. Pero la segunda línea estaba conformada por los navíos menos experimentados.

Los cuatro navíos de la flotilla de Collingwood se acercaron con un ángulo de unos setenta y cinco grados con respecto a la formación en doble línea de la flota combinada³⁹⁶. Los ingleses navegaban a toda vela y a la máxima velocidad que permitía el poco viento del Oeste. Por el contrario la flota combinada se desplazaba muy lentamente entre el rumbo Norte y Nordeste; unos barcos estaban parados, otros se encontraban en facha³⁹⁷, otros avanzaban lentamente para ocupar los puestos ordenados por Villeneuve³⁹⁸.

En la figura 59 el Royal Sovereign se encuentra en la fase final de acercamiento para cruzar la popa del Santa Ana recibiendo las andanadas de los cañones del costado de babor del Santa Ana según se iba acercando.

393 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 137.

394 Gonzalez-Aller. Corpus documental. Parte de campaña de Antonio de Escaño. Pág. 1.101.

395 Rodríguez González. Trafalgar. Pág. 385.

396 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 225

397 Facha: ponerse en ~. 1. loc. verb. Mar. Parar el curso de una embarcación por medio de las velas, haciéndolas obrar en sentidos contrarios

398 González-Aller. Corpus Documental. Informe de Escaño a Godoy. Pág. 1.176.

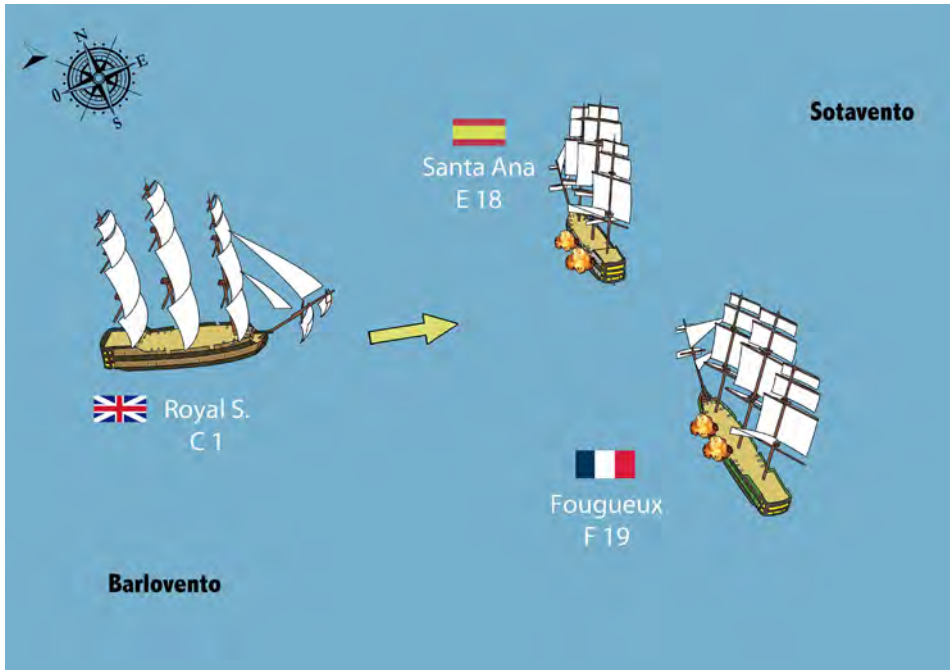


Figura 59

El Santa Ana con su casco de color negro había salido de dique³⁹⁹ recientemente y toda su tripulación era novata y no contaba con el adiestramiento adecuado para una navegación de alta mar en escuadra ni para el combate. La mayoría de su dotación nunca había salido a la mar⁴⁰⁰. En oposición el Royal Sovereign tenía el jefe más duro de la flota inglesa, su dotación tenía fama de ser la más disciplinada y sus artilleros los más rápidos y certeros en el disparo de los cañones de toda la flota inglesa⁴⁰¹. Si los artilleros españoles del Santa Ana, hubieran tenido el mismo adiestramiento que los del Príncipe de Asturias o los del Santísima Trinidad, el Royal So-

399 Dique: m. Espacio situado al abrigo de un muro, en un lugar resguardado, y en el cual entran los buques para su limpieza, carena o reparación en seco, una vez que el agua ha sido extraída.

400 González-Aller. Corpus Documental. Tomo II. Oficio de Federico Gravina de 8 de octubre de 1805. Pág. 982

401 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 98.

vereign hubiera quedado totalmente desarbolado e ingobernable en esta aproximación.

A algo menos de un cable por detrás del Santa Ana navegaba el francés Fougueux que aceleró la marcha para cerrar el hueco e impedir el paso del potente navío inglés. Detrás de la escuadra de retaguardia bajo el mando de Álava, venía la escuadra de observación de Gravina, compuesta por doce navíos que tuvieron que ponerse y mantenerse en línea por orden directa de Villeneuve, además de ordenarse en la línea por antigüedad. En la figura 60 vemos como el Royal Sovereign se aproximó lo más rápidamente que pudo a la popa del Santa Ana, que se mantuvo al principio a rumbo en su línea, empero apercebido de que el inglés se dirigía con rumbo directo a cortar su popa, amainó su marcha poniendo en contra del viento la vela de gavia⁴⁰² (en facha) y a su vez el navío francés Fougueux⁴⁰³ aceleró su marcha izando más velas en acción del viento para cerrar el hueco entre su proa y la popa del Santa Ana⁴⁰⁴. A pesar de que se había cerrado el hueco el Royal Sovereign no cambió de rumbo, sino que se lanzó sobre la proa del Fougueux. Éste, para evitar ser arrastrado por un navío mayor, cayó a estribor y disparó contra él todos sus cañones del costado de babor.

402 N. de. E.: En un barco, se llama gavia a la vela que se coloca en los masteleros. El nombre de gavia aplicado a estas velas tiene su origen en una especie de jaula o garita llamada gabbia que se formaba antiguamente en la parte superior o calcés de los palos y servía para colocar el marinero de atalaya y para otros usos. La forma de esta vela es de trapecio. Sus puños, es decir, sus puntas o esquinas inferiores se fijan por medio de sus escotas a las extremidades de la verga baja inferior y se presenta y extiende al viento cuando por medio de su driza, la verga que la soporta o a que va suspendida, sube a lo largo del mastelero de cuya parte superior pende como un estandarte

403 González-Aller. Corpus Documental. Tomo II. Pág. 1.382

404 González-Aller. Corpus Documental. Tomo II. Pág. 1.701.

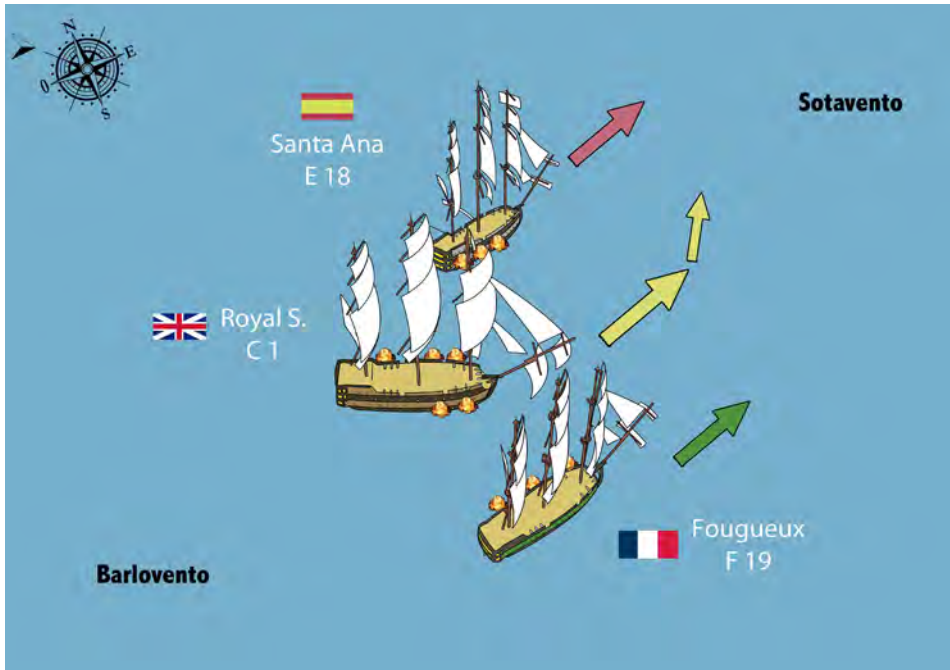


Figura 60

El Royal Sovereign cruzó la popa del Santa Ana a unos veinte metros de distancia, barriendos con la metralla de todos los cañones del costado de babor las tres cubiertas artilladas del navío español. A medida que el Royal Sovereign pasaba disparando sucesivamente los cañones de todas las cubiertas, sembraba por todas partes la muerte y la destrucción. El Santa Ana no tuvo más remedio que caer a estribor para presentar su costado y poder hacer fuego con todos los cañones de esa banda. Así pudo defenderse del feroz ataque inglés y evitó ser arrasado sin oponer resistencia. Con esta maniobra se salía de la línea de combate, pero no le quedaba otra opción para poder combatir al poderoso Royal Sovereign.

Fernández Duro relata magníficamente los momentos más significativos del inicio del combate del Santa Ana contra el Royal Sovereign, tomándolos del informe de Escaño:

«El Royal Sovereign al pasar por la popa del Santa Ana a distancia de tiro de pistola descargó los cincuenta cañones de las cuatro baterías haciendo horro-



roso destrozo, orzó enseguida abarloándose al barco español que a su vez le envió la andanada de estribor, chocando la masa de hierro que hizo escorar⁴⁰⁵ al bajel y descubrió los tablonés del fondo»⁴⁰⁶

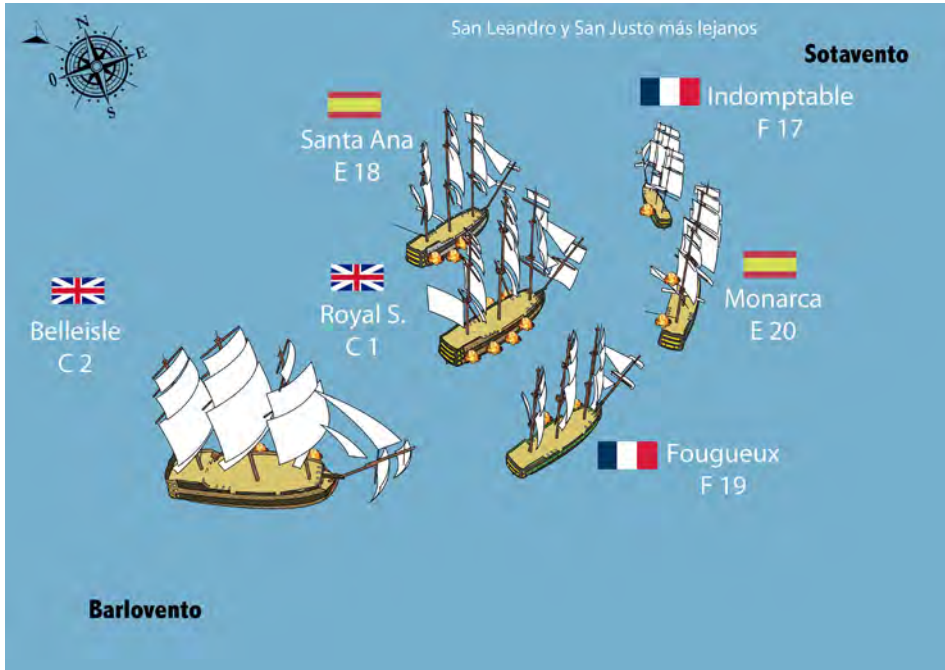


Figura 61

En la figura 61 podemos ver que a medida que el Royal Sovereign pasaba a sotavento de la imperfecta línea de combate de la flota combinada, empezó a recibir mucho fuego artillero proveniente del Santa Ana por babor y por estribor de los seis siguientes, (el San Leandro y San Justo más lejanos), Indomptable, Fougueux, Monarca y Plutón. En total disparaban, aunque sin mucha precisión, siete navíos contra el Royal Sovereign. Durante unos diez minutos, mientras llegaban los otros tres navíos ingleses, estuvo completamente rodeado de buques enemigos. Si se hubiera calmado totalmente el

405 Escorar: tr. Mar. Apuntalar con escoras. Hacer que un buque se incline de costado. Dicho de un buque: Inclinarsé por la fuerza del viento, o por otras causas. Dicho de la marea: Llegar a su nivel más bajo

406 Fernández Duro. Armada Española. Tomo VIII. Pág. 332.



viento, los artilleros franco - españoles hubieran estado mejor preparados y hubiesen dispuesto de pólvora de calidad, con toda seguridad habría sido destruido.

Para evitar ser cogido entre el fuego cruzado de siete navíos enemigos Collingwood ordenó al capitán Rotheram cambiar el rumbo, cayendo hacia babor, hasta estar a unos veinte metros del costado del Santa Ana y arriar las velas mayor y trinquete. Las vergas mayores de los dos navíos estaban a toca penoles⁴⁰⁷, tan cerca y apretadas que parecían amarradas entre sí. Con esta maniobra el navío inglés evitaba el fuego contra su arboladura, por temor a dañar la del Santa Ana, de sus numerosos navíos enemigos. Durante unos diez minutos el Royal Sovereign combatió solo contra siete navíos franco - españoles, pero afortunadamente para él, la mayoría de estos buques no tenían ningún entrenamiento real; ni en combates individuales ni de equipo. Escaño en su informe posterior determinó que:

«De dos Escuadras igualmente marineras, la que ataque de esa forma debe ser derrotada. Para que no haya sucedido eso, era preciso que la escuadra combinada estuviera con faltas esenciales en la maniobra y marinería»⁴⁰⁸.

El Belleisle inglés también cruzó la popa del Santa Ana y lo barrió con todos sus cañones. Después se dirigió para cortar la popa del Fougueux, que había caído a estribor y navegaba al rumbo nordeste. El Belleisle atrajo hacia sí muchos de los cañones de los navíos franco - españoles que navegaban más al Sur y que anteriormente disparaban sobre el Royal Sovereign, aliviando mucho su situación.

Más al Norte y a sotavento, los españoles San Justo y San Leandro disparaban algunas de sus baterías sobre el Royal Sovereign sin mucha eficacia, por los balances, por la larga distancia y también por miedo a impactar en el Santa Ana.

407 Penol: (Por penón, de pena, parte más fina de una antena). m. Mar. Punta o extremo de las vergas. A toca ~es. loc. adv. Mar. U. para dar a entender que una embarcación pasa tan inmediata a otra, que casi se roza con ella.

408 Fernández Duro. Armada Española. Tomo VIII. Págs. 352, 353.

En la figura 62 podemos ver como el Royal Sovereign y el Santa Ana, continuaban navegando hacia el Nordeste y cañoneándose costado contra costado a muy corta distancia. Las ventajas inglesas en maniobra y precisión de tiro ahora quedaban prácticamente anuladas. Solamente la mayor cadencia de fuego de los británicos y el uso de carronadas, hacía que el número de bajas españolas fuera mayor, pero los daños en las jarcias⁴⁰⁹ y arboladuras fueron iguales en ambos navíos⁴¹⁰. Pero el Royal Sovereign estaba sufriendo más bajas y mayores daños de los esperados por la oficialidad inglesa ante un buque con una tripulación tan inexperta, lo que confirmaba la alta reputación de los oficiales de marina españoles.

Por la popa del Santa Ana cruzó el tercer navío inglés, el Mars que también barrió su popa con los cañones de su costado de babor para seguir al cabo navegando a toda vela hacia el Este para ayudar al Belleisle.

El Belleisle con rumbo Este y a toda vela consiguió alcanzar al navío francés Fougueux, cortar y barrer su popa a cañonazos. El francés en el último momento metió su timón a estribor y abriendo sus velas al suave viento del Oeste, esquivó en parte la fuerza del barrió del Belleisle, que continuó navegando y disparando también por su otro costado, el de estribor, contra el español Monarca, que también tuvo que cambiar de rumbo hacia estribor navegando hacia el Este, para poder presentar su costado de babor al navío inglés y poder defenderse de sus andanadas.

409 426 Jarcia: Del gr. ἐξάρτια exártia, pl. de ἐξάρτιον exártion 'aparejos de un buque'. f. Mar. Conjunto de cabos y cables que forman parte del aparejo de un buque de vela. U. t. en pl. con el mismo significado que en sing. Jarcia de labor, o jarcia de maniobra: 1. f. Mar. jarcia que sirve para bracear los palos e izar o arriar las velas. Jarcia firme, o jarcia muerta: 1. f. Mar. jarcia que está siempre fija y que, tensa, sirve para sujetar los palos

410 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.049.

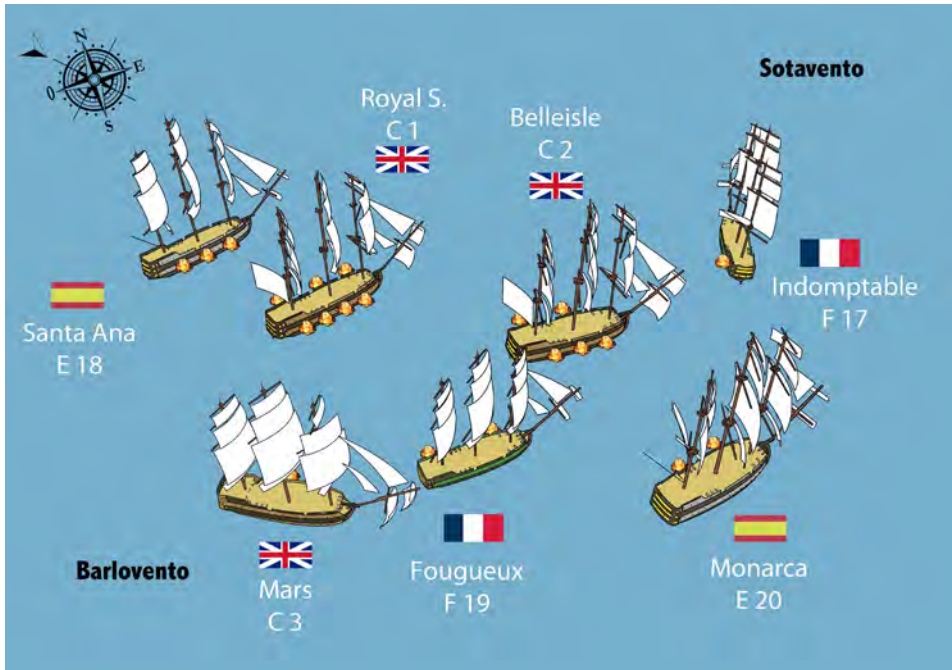


Figura 62

Por la proa del Belleisle navegaba, a unos dos cables, el Indomptable que se había quedado sotaventeado⁴¹¹ al cambiar de rumbo y tratar de ocupar su nuevo puesto. Hacia él se dirigió el capitán Hargood decidido a cortar y asolar a cañonazos su popa y después orzando hasta poner rumbo Norte, podría sorprender entre dos fuegos al grupo de navíos franco - españoles que con tanta audacia había cortado del resto de la flota combinada⁴¹².

En la figura 63 podemos ver el navío español Santa Ana cortado y barrido a cañonazos desde la popa por cuarta vez, ahora por el Tonnant, último navío del pelotón de cuatro de Collingwood. El Santa Ana había perdido la mayor parte del palo de mesana y sus velas, los mastelerillos de mayor y de trinquete y sus velas, quedando las jarcias y velas restantes muy dañadas y deterioradas.

411 Sotaventarse: 1. prnl. Mar. Dicho de un buque: Irse o caer a sotavento.

412 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 156.

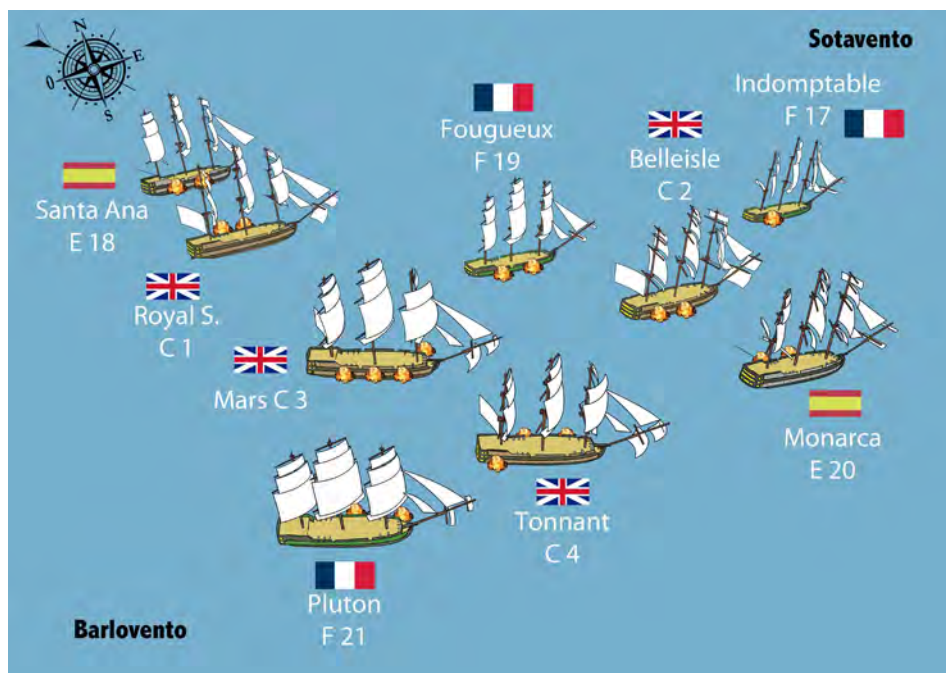


Figura 63

El Fougueux había conseguido colocarse por la aleta de babor del inglés Belleisle, al que podía disparar con todos los cañones del costado de estribor, dando guiñadas⁴¹³ de rumbo. El navío inglés que navegaba al rumbo Este en dirección al Indomptable para cortar y barrer su popa, sufrió el intenso fuego del Fougueux, que le destrozó el palo de mesana y el mastelero del palo mayor con sus velas. Además, le inutilizó el sistema de gobierno. Por el costado de estribor y también por la popa del Belleisle, el Monarca disparaba sus cañones de babor, incrementado los daños de la popa del navío inglés que quedó detenido y sin gobierno, aunque continuó disparando y reparándose sobre la marcha.

El Mars disparaba sus cañones de babor sobre la popa del Fougueux, causándole daños en la jarcia y arboladura de la popa. Por el otro costado el

413 Guiñada: (De guiñar). f. Mar. Desvío de la proa del buque hacia un lado u otro del rumbo a que se navega, producido por mal gobierno de la embarcación, descuido del timonel, gran marejada u otra causa



Mars hacía fuego sobre el Monarca, que estaba más cerca, produciéndole mayores daños sobre las jarcias, velas y arboladuras.

Por último, el navío inglés Tonnant, después de barrer la popa del Santa Ana, se dirigió hacia el francés Fougueux, al que disparaba sus cañones sobre la aleta de babor, a fin de que disminuyera su presión sobre el destrozado y casi detenido navío inglés Belleisle.

Por detrás del Monarca, y más a barlovento, apareció el navío francés Plutón que aumentando su velamen⁴¹⁴ se dirigió resueltamente a combatir de cerca contra el Mars⁴¹⁵.

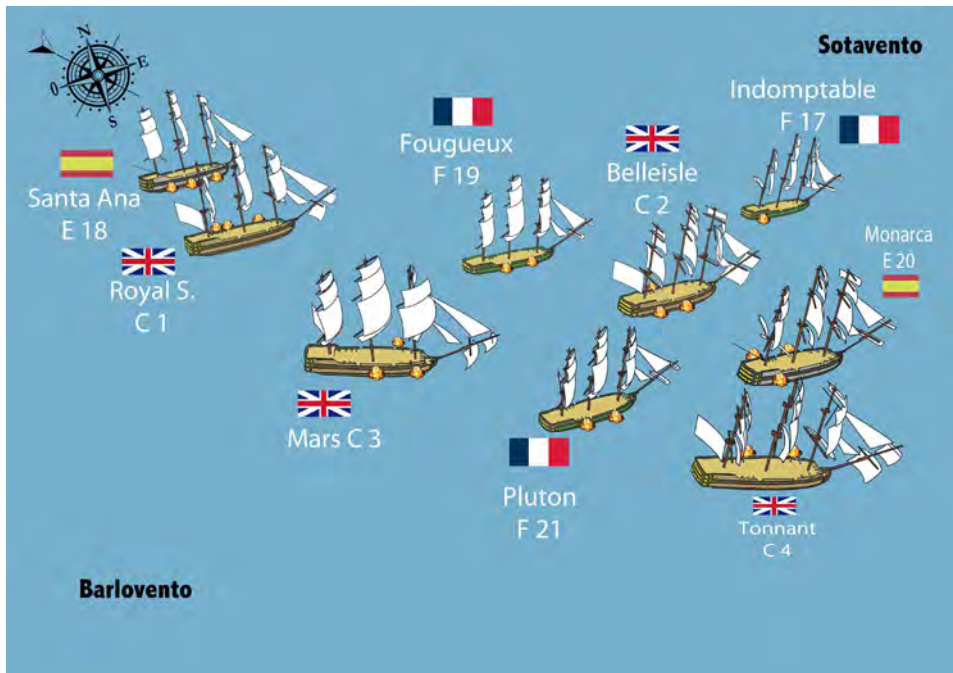


Figura 64

En la figura 64 podemos apreciar una vista general del combate entre los cuatro navíos ingleses contra los cinco navíos franco - españoles hacia las 13:00 horas. El Royal Sovereign y el Santa Ana disparaban sus cañones mu-

414 Velamen: m. Conjunto de velas (// de una embarcación).

415 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 161

tuamente costado contra costado. Esta fue la única ventaja táctica que poseyó el navío español para poder combatir de igual a igual con el muy bien marinado y entrenado navío inglés. Desde larga distancia el Temeraire, número dos de la división de Nelson, combatía contra el navío francés Redoutable por el costado de babor, y también disparaba por el otro costado contra el Santa Ana, que a su vez le respondía.

En la figura 65 podemos ver los tres navíos ingleses que le seguían, para cortar la línea de la flota combinada siguiendo la brecha abierta por Collingwood.

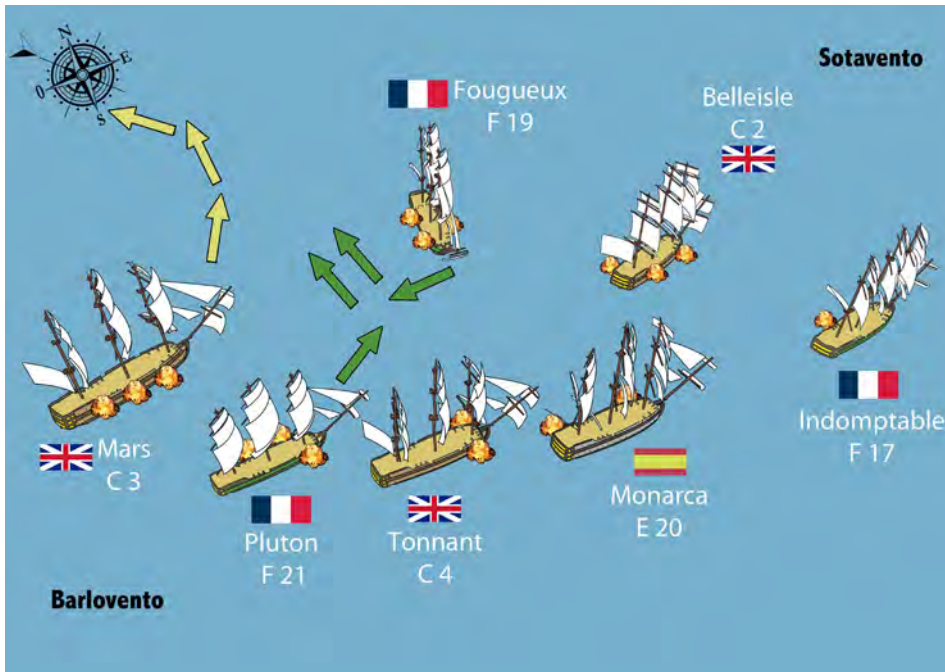


Figura 65

El Belleisle estaba siendo combatido eficazmente por el navío francés Fougueux y también por el navío español Monarca. El Fougueux viró por redondo y cruzó la popa del Belleisle al que asoló a cañonazos, quedando el navío inglés con el palo de mesana cortado y con el mastelero de mayor partido, además del aparato de gobierno destrozado, las jarcia y velamen muy de-

teriorado. El Belleisle quedó momentáneamente detenido y reparándose⁴¹⁶. El Mars, que se encontró de repente con el costado de estribor del Fougueux y todos sus cañones de ese costado disparándole, además del Plutón, que le presentaba su costado de babor y sus cañones; no tuvo más remedio que orzar rápidamente y navegar con rumbo Norte, para poder presentar su costado de estribor y sus cañones de ese lado a ambos navíos franceses.

El Fougueux necesitó orzar rápidamente al tener por su proa al Monarca y se encontró obligado a virar por adelante presentando su costado de babor y sus cañones al Mars, que le disparaba por su costado de estribor. El Plutón se colocó entre el Mars, que ceñía el viento con rumbo al Norte y el Fougueux y comenzó un duro combate contra el Mars⁴¹⁷.

El Tonnant hubo de cambiar de rumbo y caer a estribor para pasar por la popa del Mars y poder disparar todos los cañones de babor por la popa del navío francés Plutón. Después se dirigió hacia el Monarca, que disparaba mucho y provocaba gran daño al navío inglés Belleisle⁴¹⁸.

En la figura 66⁴¹⁹ podemos ver como el Santa Ana perdió el palo de mesana, que cayó provocando mucho daño en el alcázar⁴²⁰ del barco y entre su dotación. Toda la jarcia estaba cortada y el palo mayor junto al trinquete amenazaban con desplomarse.

416 González-Aller. Corpus Documental. Informe del Capitán Argumosa. Pág. 1.189.

417 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 161

418 Clayton & Craig. Trafalgar. Págs. 161, 162.

419 Figura tomando referencias de las declaraciones e informes de los capitanes y jefes de los navíos implicados, principalmente del Corpus Documental de González-Aller, Trafalgar de Cayuela y Pozuelo, A History of sea power de Stevens & Westcott, Trafalgar de Clayton & Craig y de las Reglas de Maniobra y Navegación de los grandes veleros.

420 Alcázar: (Del ár. hisp. alqáṣr, este del ár. clás. qaṣr, y este del lat. castra 'campamento').m. Mar. Espacio que media, en la cubierta superior de los buques, desde el palo mayor hasta la popa o hasta la toldilla, si la hay

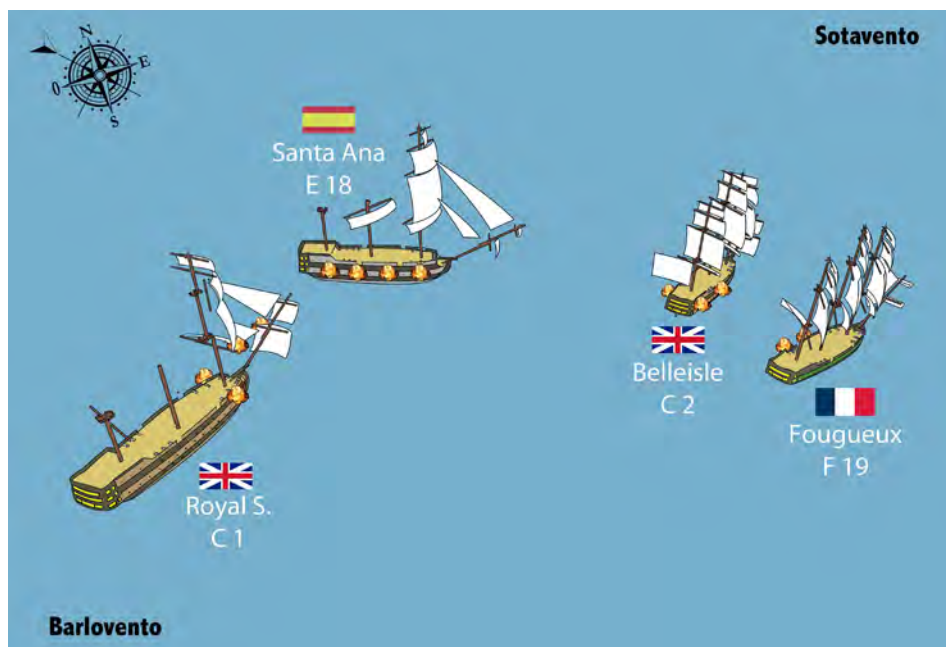


Figura 66

El Santa Ana dejó de disparar por unos momentos y la oficialidad del Royal Sovereign supuso que se mostraba rendido, pero en vez de eso, el Santa Ana cayó a estribor y barrió la proa del Royal Sovereign⁴²¹. Collingwood, el capitán Rotheram y todos sus oficiales estaban muy sorprendidos de que unos novatos tan poco experimentados estuvieran resistiendo tanto a la flor y nata de la Royal Navy. El Royal Sovereign cayó a estribor y se aferró de nuevo al costado del Santa Ana disparando con más rabia y desesperación. Al poco rato el palo mayor y el palo trinquete del Santa Ana cayeron destrozando todo lo que encontraban en su camino hacia el agua y dejando con las velas de gavia y de velacho⁴²² cubierto su costado, y haciendo que muchos cañones quedaran ciegos y dejaran de disparar⁴²³.

421 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 214.

422 Velacho: (De vela). m. Mar. Gavia del trinquete.

423 González-Aller. Corpus Documental. Tomo II. Historial del Santa Ana. Pág. 1.649

Por su parte el capitán Baudouin del navío francés Fougueux, después de haber virado por redondo y barrido con sus cañones la popa del Belleisle, viró por adelante y presentó su costado y cañones de babor contra el Mars, que no había podido cortar la popa del Monarca. El Mars no tuvo más posibilidad que caer a babor y navegar hacia el Norte, al ser atacado también por el navío francés Plutón que se acercaba rápidamente por sotavento.

El Tonnant se dirigió en ayuda del Belleisle, al que el Monarca estaba a punto de rendir. El Tonnat abría fuego por estribor contra el Monarca y por babor contra el Plutón, que combatía también contra el Mars.

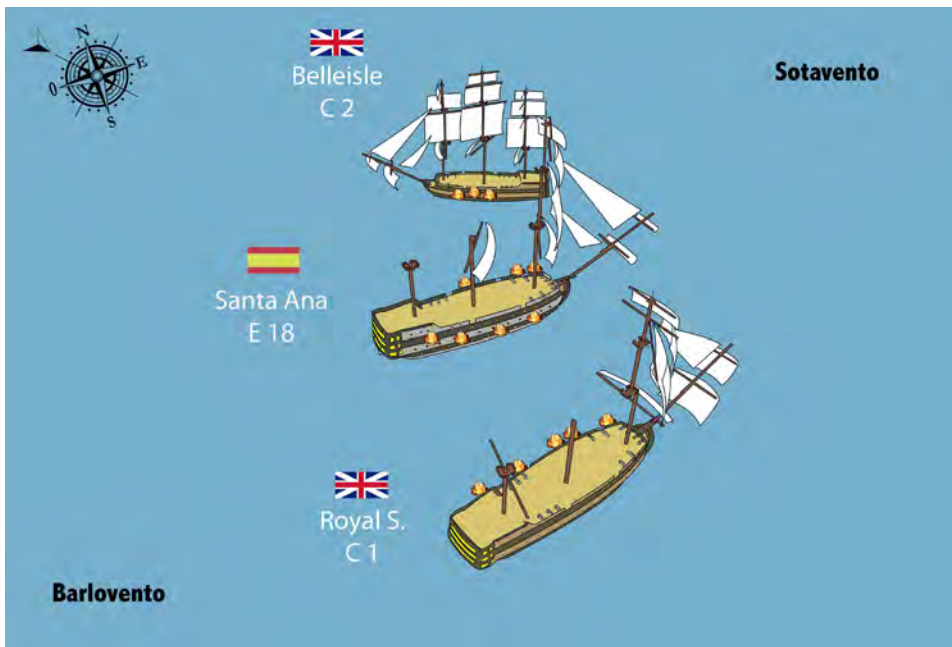


Figura 67

En la figura 67⁴²⁴ podemos ver como el Santa Ana, a pesar de estar totalmente desarbolado y sin gobierno resistía heroicamente los disparos del Royal Sovereign, por su costado de estribor. Desde larga distancia le dispa-

424 Figura tomando referencias de las declaraciones e informes de los capitanes y jefes de los navíos implicados, principalmente del Corpus Documental de González-Aller, Trafalgar de Cayuela y Pozuelo, A History of sea power de Stevens & Westcott, Trafalgar de Clayton & Craig y de las Reglas de Maniobra y Navegación de los grandes veleros.

raba por el otro costado el Temeraire. El Royal Sovereign acusó el duro castigo recibido en las aproximadamente dos horas de intenso combate y casi simultáneamente al Santa Ana quedó destrozada la jarcia de los mástiles mesana y mayor, con el trinquete amenazando caer de un momento a otro. Quedaron los dos grandes navíos sin propulsión, ni gobierno pero juntos y sin dejar de cañonearse mutuamente⁴²⁵.

El Belleisle cayó a babor y con su bien entrenada tripulación reparó su jarcia y velamen sobre la marcha, después viró por redondo, ciñó el viento por su costado de babor a pesar del poco viento y se dirigió a sostener al Royal Sovereign, al que vio desarbolado y muy comprometido en su empeñado combate contra el grande, negro, y bravísimo navío de tres cubiertas español magistralmente mandado por el capitán Gardoquí y sus oficiales, que se aprestaban para asaltar al abordaje la cubierta del Royal Sovereign.

El Mars combatía ciñendo el viento por babor contra el navío francés Plutón y recibía también disparos desde el Santa Ana al que se iba acercando. El Plutón además del fuego del Mars recibía fuego del Royal Sovereign al que se aproximaba, y del Tonnant, que por su aleta de estribor lo barría a cañonazos. El Plutón no tuvo más remedio que caer hacia estribor para alejarse del Royal Sovereign y poder disparar al Tonnant que por su popa navegaba a toda vela hacia el Este, atacando también al navío francés Fougueux que navegaba con rumbo Norte y fue obligado por los fuegos del Royal Sovereign y del Tonnant a alejarse y dirigirse hacia el centro de la batalla naval.

El Tonnant también disparaba por su costado de estribor al navío francés Algeiras, donde iba el contralmirante Magón, que se acercaba a toda vela a cerrar el hueco de la línea de combate de la flota combinada⁴²⁶.

En la figura 68⁴²⁷ podemos ver como el Royal Sovereign, a pesar de su superior cadencia de fuego y mayor precisión, no podía rendir al Santa Ana, que

425 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 168.

426 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 223.

427 Figura tomando referencias de las declaraciones e informes de los capitanes y jefes de los navíos implicados, principalmente del Corpus Documental de González-Aller,



estando al costado del barco enemigo no necesitaba apuntar con precisión los cañones, sino disparar al bulto, y los fuertes balances de la mar de fondo afectaban ya poco para acertar e impactar en cualquier parte del casco y arboladura enemiga.

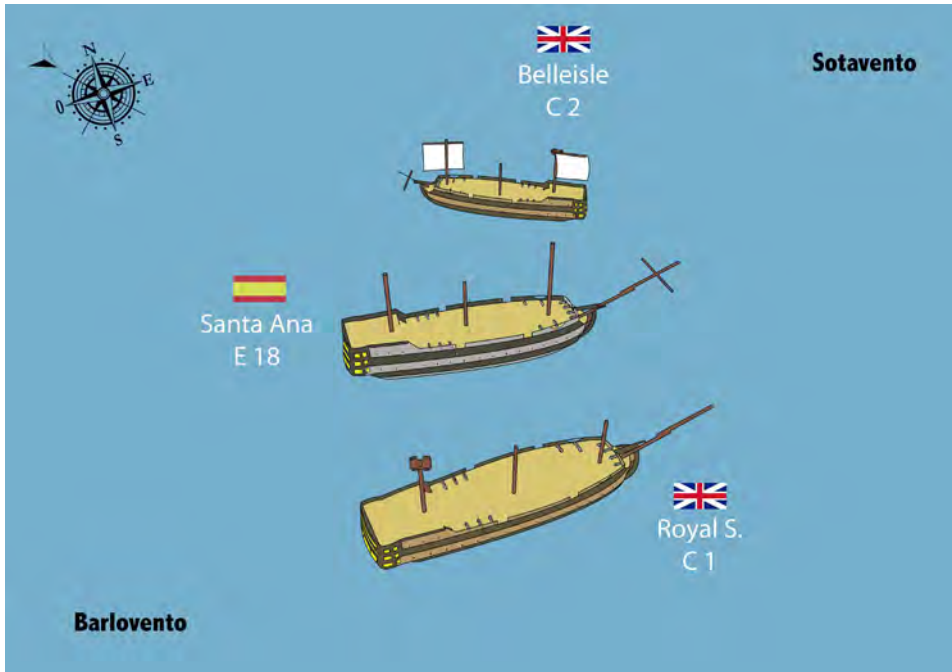


Figura 68

El capitán Hargood, del navío inglés Belleisle, dándose cuenta que el Royal Sovereign después de más de dos horas de encarnizado combate costado contra costado estaba inutilizado completamente y a punto de ser asaltado por la superior cantidad de soldados del barco español, acudió en socorro de su jefe en apuros ante el Santa Ana que estaba vendiendo muy cara su derrota⁴²⁸.

Trafalgar de Cayuela y Pozuelo, A History of sea power de Stevens & Westcott, Trafalgar de Clayton & Craig y de las Reglas de Maniobra y Navegación de los grandes veleros.

428 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 224.

El Belleisle se colocó por la amura de babor del Santa Ana y le disparaba sistemáticamente todos los cañones de babor⁴²⁹ y las carronadas. Por su parte el navío español le respondía con los cañones de la misma amura y le derribaba su palo mayor. Baudouin después de virar por avante y navegar ciñendo el viento por su costado de babor al rumbo Norte, disparó todos sus cañones sobre el Royal Sovereign.

Después pasó el Plutón, que también disparó todos sus cañones de babor contra el casco del navío de Collingwood. El Mars atacaba por la aleta de babor al Monarca y lo obligaba a navegar con rumbo Este, alejándolo del centro de la flota combinada.

Por el Sur, el francés Algeiras trató de cortar la popa y barrer a cañonazos al Tonnant, éste cayó a estribor en el último momento para evitar la andanada, colisionando fuertemente con el navío francés y quedando ambos trabados y combatiendo con ventaja para los cañones del Tonnant por la posición en que habían quedado enredados sus aparejos y jarcias⁴³⁰.

Desde el Norte aparecieron por el centro de este escenario los navíos ingleses Orión y Britannia de la columna de Nelson y que fueron enviados urgentemente para reforzar a los navíos británicos que estaban siendo muy bati-dos por los franco - españoles en esta zona.

Habían combatido contra el Santa Ana primero el Royal Sovereign, un navío de tres puentes con cien cañones y la mejor tripulación entrenada por el jefe más duro de la flota inglesa, segundo el Belleisle, tercero el Mars, cuarto el Tonnant y además, desde larga distancia el Temeraire también disparó sus baterías de estribor sobre el navío español⁴³¹.

En total dispararon más de cuatrocientos cañones ingleses con un alto grado de adiestramiento en puntería y frecuencia de tiro contra ciento veinte españoles sin ningún adiestramiento en el tiro en la mar. El Santa Ana quedó sin mástiles y sin gobierno, no quedándole más remedio que rendirse

429 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1652.

430 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 230.

431 González-Aller. Corpus Documental. Informe de Escaño. Pág. 1.176.



con aproximadamente cien hombres muertos y ciento cuarenta heridos. El Royal Sovereign quedó también sin mástiles, sin gobierno, con cincuenta muertos y cien heridos⁴³². Solamente con la ayuda de los otros navíos ingleses se consiguió la rendición del navío español. Collingwood tuvo que pasar a la fragata Euryalus para poder hacer señales de banderas y seguir dirigiendo la batalla⁴³³.

Fernández Duro narra magistralmente el final heroico del navío español:

«Tocando los penoles de la vergas estuvieron repitiendo el cañoneo hasta quedar ambos completamente destrozados, sin palos, sin timón, inmóviles, pero no era un solo adversario el que combatía con el español, los navíos ingleses que pasaban le disparaban, luego el Belleisle se puso en su amura y lo obligó a rendirse»⁴³⁴.

La bravísima lucha del Santa Ana, dirigida heroicamente por su capitán Gardoquí y sus oficiales, consiguió destrozar y poner fuera de combate al mejor buque y tripulación inglesa. El Santa Ana fue represado y llevado a Cádiz en la salida del día 23 de octubre⁴³⁵, aprovechando el temporal del día siguiente a la batalla.

El Fougueux combatiendo con una bravura y maestría sin igual contra cuatro navíos ingleses, fue el primer navío combinado que consiguió salvar el duro cerrojo que Collingwood había echado a la retaguardia de la flota franco - española, según el audaz plan de Nelson. El capitán francés Baudouin hizo lo que más temía el alto mando inglés, pasar su cerrojo para reforzar el centro.

Baudouin luchó con la mayor maestría contra cuatro navíos ingleses, uno de tres puentes, de la columna de Collingwood y consiguió romper el cerco que éstos trataban de imponer a la retaguardia, acudiendo en socorro del

432 González-Aller. Corpus Documental. Tomo II. Pág. 1.385.

433 González-Aller. Corpus Documental. Págs. 1.380, 1.385.

434 Fernández Duro. Armada Española. Tomo VIII. Pág. 332.

435 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.175.

centro de su flota donde se cubrió de honor, gloria y muerte combatiendo contra otro navío inglés de tres puentes, el *Temeraire*. Baudouin demostró poseer tan altas cualidades náuticas y militares como Churruca al mando del *San Juan Nepomuceno*.

Cortar la línea de combate enemiga, según el prestigioso historiador y almirante Mahan, cuando se hacía bien y con suficiente fuerza, suponía poner una barrera insalvable entre los barcos cortados y los que iban por delante, que tardarían en reaccionar y virar. Los barcos aislados quedaban desmoralizados al constatar como sus compañeros se alejaban sin ayudarles contra una fuerza que como mínimo solía ser el doble de la suya. Para cuando la vanguardia o centro virasen estos navíos de retaguardia estarían vencidos o muy destrozados y ese mismo grupo que volvía tardíamente quedaría también en minoría o desventaja sobre el enemigo, que lo derrotaría o pondría en fuga fácilmente⁴³⁶.

Ocho navíos ingleses cortaron la línea de retaguardia franco - española, los restantes los ayudaban desde barlovento y otros tres más doblaron la retaguardia tratando de batir dos navíos ingleses a un contrario cuando más⁴³⁷, pero no pudieron hacerlo tan fácilmente como pensaban por culpa de la doble línea tan astutamente creada por Villeneuve.

En la figura 69⁴³⁸ podemos ver que el *Santa Ana* se había rendido al *Royal Sovereign*, pero éste, también destrozado y sin propulsión ni gobierno, era remolcado por la fragata *Euryalus* a barlovento del área de batalla. En estos momentos parecía que *Collingwood* y su división de navíos, cortando por el navío número diecisiete, habían mordido un hueso más duro del que podían masticar⁴³⁹. El *Mars* se colocó hábilmente por la aleta de babor del *Monarca*

436 Stevens & Westcott. *A History of sea power*. Pág. 175.

437 González-Aller. *Corpus Documental*. Tomo II. Pág. 1.207.

438 Figura tomando referencias de las declaraciones e informes de los capitanes y jefes de los navíos implicados, principalmente del *Corpus Documental* de González-Aller, *Trafalgar de Cayuela y Pozuelo*, *A History of sea power* de Stevens & Westcott, *Trafalgar de Clayton & Craig* y de las *Reglas de Maniobra y Navegación de los grandes veleros*.

439 Clayton & Craig. *Trafalgar*. Pág. 185.



y dando apropiadas guiñadas lo barría con todos los cañones de su costado. Por la otra aleta del Monarca el Tonnant, que algunos capitanes creían de tres cubiertas por sus ochenta cañones de reglamento, le disparaba también todos sus cañones de babor, a los que el capitán Argumosa, según su informe oficial, no podía responder más que con unos pocos cañones de popa⁴⁴⁰.

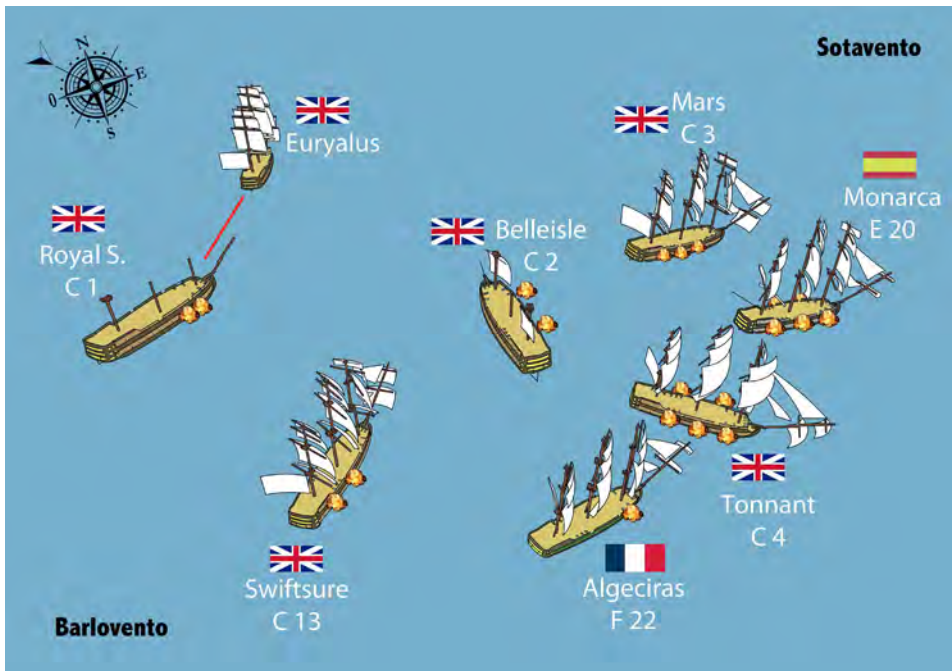


Figura 69

El Algeiras seguía con el bauprés enredado entre los obenques del costado de estribor del Tonnant⁴⁴¹. La posición en que habían quedado trabados los dos navíos favorecía muchísimo al Tonnant, que podía con todos los cañones de su costado hacer impacto contra la proa, las cubiertas y toda la arboladura del navío francés, que en cambio sólo podía disparar algunos pocos cañones de proa. El Algeiras sufrió mucho daño y poco a poco perdió toda su arboladura.

440 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.189

441 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 165.

El Belleisle había visto acercarse al navío francés Neptune, y se dirigió hacia él para cortarle el paso, pero el francés lo barrió con sus cañones de estribor por la proa, cortándole el bauprés y el trinquete, quedándole casi desarbolado, sin gobierno ni propulsión⁴⁴². Después el Plutón al pasar hacia el Norte atacó al Belleisle, ya muy deteriorado, sin propulsión ni gobierno y haciendo poco fuego por tener su proa y popa tapada por las velas y jarcias caídas. Parecía como si el Belleisle fuera a ser la primera presa inglesa de la flota combinada⁴⁴³.

El Plutón se retiraba navegando ciñendo el viento hacia el Norte gracias a la ayuda del Neptune que ya se estaba retirando también ante la llegada de los nuevos navíos ingleses que se estaban acercando a reforzar el centro de la batalla.

Ante la llegada del navío inglés Swiftsure, el Plutón con sesenta y siete muertos y ciento treinta heridos, tuvo que alejarse del Belleisle, que sufrió treinta y tres muertos y noventa y tres heridos, al que se preparaba para abordar. El Swiftsure contabilizó nueve muertos y ocho heridos en la batalla. El Plutón no pudo ir a reforzar el centro de la combinada porque ya estaba vencido por Nelson y tuvo que caer a sotavento donde se unió a los navíos que se reagrupaban en torno al Príncipe de Asturias, que había izado en esos momentos la señal de reunión junto a él. El Plutón era el segundo y último navío que escapaba luchando fieramente del cerrojo de Collingwood, pero gracias a la ayuda del Neptune⁴⁴⁴. Hacia el Este el Mars y el Monarca continuaban combatiéndose estando ya totalmente desarbolados y sin gobierno⁴⁴⁵. Hacia el Sur el Tonnant y el Algeiras estaban ya totalmente desarbolados, pero también continuaban combatiéndose sin cuartel.

En la figura 70 podemos ver la llegada del refuerzo británico de la extenuada zona de lucha del Royal Sovereign. Llegaron a la zona de combate el podero-

442 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 221.

443 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 168.

444 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 223

445 González-Aller. Corpus Documental. Informe del Capitán Argumosa. Pág. 1.189.



so navío de tres cubiertas Dreadnought, el Swiftsure y el Bellerophon. Con la llegada de estos tres navíos consiguieron los ingleses una superioridad suficiente para batir a los navíos de la flota combinada con dos o más buques por cada uno de los contrarios⁴⁴⁶. Tras la llegada de estos refuerzos el resultado del combate cambió de signo rápidamente. El Algeiras fue asaltado por dos veces por la dotación del Tonnant, que finalmente logró rendirlo, pero quedando ambos buques totalmente destrozados de jarcia y arboladura⁴⁴⁷. El Algeiras sufrió ochenta y cinco muertos, entre ellos el capitán Le Tourner y el contralmirante Magón, y contabilizó ciento cuarenta y dos heridos⁴⁴⁸. Durante el temporal fue represado por su tripulación y llevado a Cádiz⁴⁴⁹. El Tonnant tuvo veintiséis muertos y cincuenta heridos.

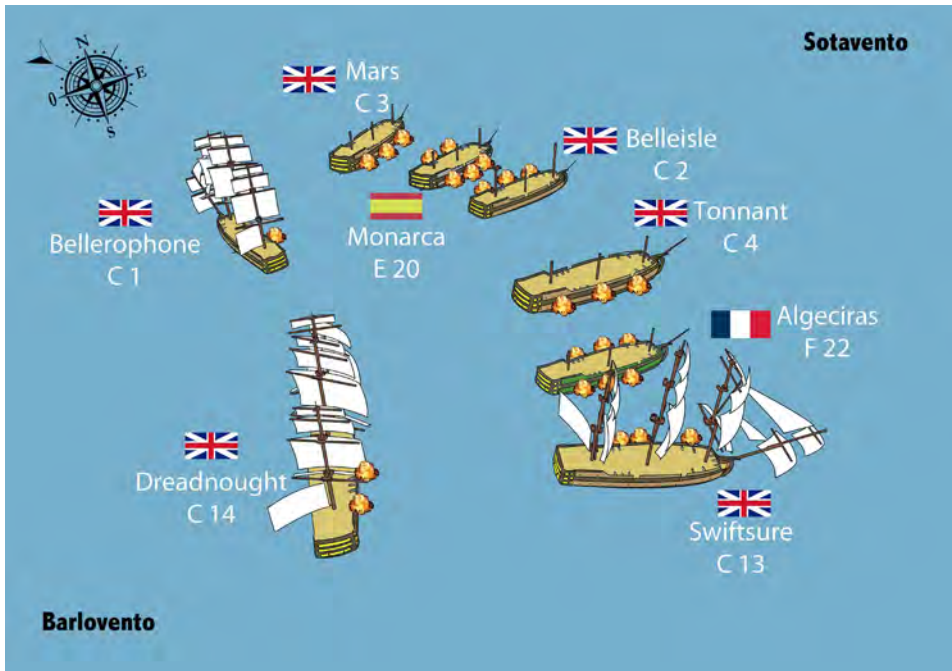


Figura 70

446 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.385.

447 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 224.

448 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.382.

449 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.173.

El Monarca tenía también destrozada toda su arboladura, jarcias y velas. Con la llegada del Bellerophon, el Monarca era atacado por tres navíos enemigos, según informe de su capitán Teodoro Argumosa⁴⁵⁰, por lo que no tuvo más remedio que rendirse al Bellerophon para evitar más pérdidas ya sin fundamento, totalmente desmantelado⁴⁵¹. Las bajas del Monarca se elevaron a cien muertos y ciento cincuenta heridos y con el temporal se hundió⁴⁵². El Mars tuvo veintinueve muertos y sesenta y nueve heridos; veintisiete fallecidos se contaron a bordo del Bellerophon junto con ciento veintitrés heridos, pero este navío había combatido antes muy duramente con el Bahama español y el Aigle francés⁴⁵³. El poderoso Dreadnought contó con siete muertos y veintiséis heridos en toda la contienda⁴⁵⁴.

Del grupo de seis navíos que inicialmente navegaban junto al Santa Ana solamente tres combatieron con fuerza. Primero el navío francés Fougueux que fue destrozado y rendido por el Temeraire. Segundo el navío español Monarca que fue rendido por el Bellerophon, el Mars y el Tonnant. Y tercero el navío francés Plutón con sesenta y siete bajas y ciento treinta heridos, que con la ayuda del Neptune consiguió escapar al cerco inglés y reunirse con el Príncipe de Asturias. Los otros tres navíos fueron el San Justo con siete heridos, el San Leandro con ocho muertos y veintidós heridos y el Indomptable que se hundió con bajas desconocidas⁴⁵⁵. Estos tres últimos navíos apenas participaron en el combate por estar sotaventeados y contar con poca experiencia en combate y en maniobras de buque y de flota. Estos tres buques, de haber estado adecuadamente entrenados podrían haber resuelto la batalla de la cabeza de la retaguardia a favor de los combinados.

450 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.189.

451 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.189

452 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.702

453 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.385

454 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.385

455 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.174.



Pero como la realidad era que aproximadamente la mitad de las dotaciones franco - españolas no estaban adecuadamente entrenados ni náutica ni militarmente en batallas navales principalmente debido al bloqueo inglés, el resultado, a pesar de la bravura demostrada de la mayoría de los que combatieron, estaba bien previsto por el alto mando español, como certeramente informó Escaño en el Consejo de Guerra celebrado a bordo del Bucentaure en Cádiz el día 8 de octubre de 1805⁴⁵⁶, en el que avisaba y certificaba que en caso de salida el descalabro de la flota combinada era seguro⁴⁵⁷.

Maniobras y combates entre Victory, Temeraire, Neptune y otros nueve navíos ingleses, contra el Santísima Trinidad, Bucentaure, Redoutable y otros cinco navíos franco - españoles.

De acuerdo con las declaraciones de los capitanes o comandantes de los navíos implicados y aplicando las Reglas de Maniobra y Navegación a cada navío, los sucesos más importantes del combate fueron los siguientes⁴⁵⁸. Alrededor de las 12:20 horas llegó Nelson intentando cortar el centro de la línea defensiva franco - española. El Victory a la cabeza de una fila de doce navíos separados aproximadamente dos cables unos de otros. Nelson trató de cortar por el sitio más difícil, por la proa del Bucentaure, buque insignia de la flota combinada de treinta y tres navíos de línea separados entre sí unos cien metros, donde navegaba Villeneuve; y por la popa del Santísima Trinidad, que era el navío de guerra más grande y potente del mundo de su época. Junto a estos dos poderosos bajeles franco- españoles navegaban el francés Héros —por la proa del Trinidad— y el español San Agustín.

Como podemos ver en la figura 71, por la popa del Bucentaure navegaban otros cuatro navíos franco - españoles, el francés Redoutable, más atrás y a sotavento el francés Neptuno, el español San Leandro y el español San Justo⁴⁵⁹. De es-

456 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 985.

457 Rodríguez González. Trafalgar. Pág. 367.

458 González-Aller. Corpus Documental. Combate de Trafalgar. Trinidad. Pág. 1.645

459 González-Aller. Corpus Documental. Relación de los buques de Trafalgar. Págs. 1.380, 1.382, 1.385



tos siete navíos de la primera escuadra, más uno de la retaguardia, que era el centro de la línea de la flota combinada, solo combatieron efectivamente cuatro: Bucentaure, Santísima Trinidad, Redoubtable y San Agustín. Los cuatro que quedaron a sotavento, Héros, Neptune, San Leandro y San Justo combatieron desde lejos y poco efectivamente. Por la popa del San Justo ya había iniciado Collingwood el corte de la línea defensiva de la escuadra de retaguardia combinada. Ningún barco debería venir ya en ayuda del centro de la flota combinada. Con un viento suave del O-N⁴⁶⁰, la velocidad media de los navíos ingleses a toda vela era de unos dos nudos y la de la flota combinada, navegando en ceñida y con velas reducidas de combate, de aproximadamente un nudo.



Figura 71

En la figura 72 vemos como el Victory trató de romper la línea defensiva de la flota combinada por el sitio más difícil, pasando a toda vela y con el viento en popa entre la popa del Santísima Trinidad⁴⁶¹, y por la proa del navío francés Bucentaure, donde arbolaba su insignia Villeneuve⁴⁶².

460 González-Aller. Corpus Documental. Informe de Escaño al Primer Ministro Godoy. Pág. 1.100.

461 El Buque en la Armada Española. Pág. 217.

462 Clayton & Craig. Trafalgar. Págs. 172, 173

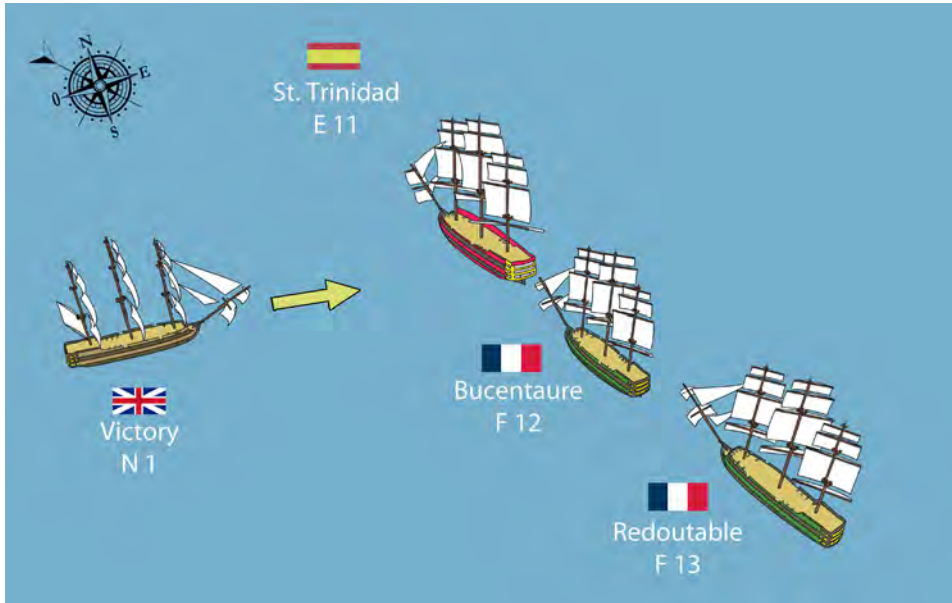


Figura 72

El Santísima Trinidad, al mando del brigadier Uriarte, llevaba a bordo al contralmirante Cisneros como tercer jefe de la flota española⁴⁶³. El Trinidad navegaba ciñendo el viento por la parte delantera de su costado de babor. El Bucentaure navegaba a unos cien metros por detrás del Santísima Trinidad con sus velas de combate ciñendo el viento por su amura de babor, como deberían ir navegando todos los navíos de la flota combinada.

Por la proa del Santísima Trinidad el navío francés Héros, también disparaba desde lejos los cañones del costado de babor contra el Victory y los demás barcos ingleses que se acercaban.

Por la popa del Bucentaure el navío francés Redoutable trataba de poner al viento la mayor parte de las velas que podía para acelerar su marcha y cerrar el hueco que se abría por su proa.

De los tres navíos que no habían podido ocupar sus puestos a popa del Bucentaure, por culpa del poco viento y la falta de práctica marinera, uno

463 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.003.

era el francés Neptune bajo el mando del puntilloso pero eficiente capitán Mastral⁴⁶⁴, otro era el español San Justo y el último era el San Leandro al mando del capitán Quevedo⁴⁶⁵. Habían quedado sotaventeados y casi parados al ceñir el viento y tratar de ocupar sus nuevas posiciones por orden de antigüedad, además de la orden de virar 180º todos a un tiempo y formar la línea defensiva en orden inverso.

En la figura 73 vemos como el arriesgado intento de Nelson de cruzar la línea defensiva franco - española fue obstaculizado por las maniobras del Santísima Trinidad frenando su marcha y del Bucentaure acelerándola, además de las andanadas del Santísima Trinidad que disparaba de través muy de cerca, y desde más lejos del navío español San Agustín y del navío francés Héros. Ante estos disparos apenas podía responder el Victory por su rumbo de aproximación de proa a los navíos franco - españoles⁴⁶⁶.

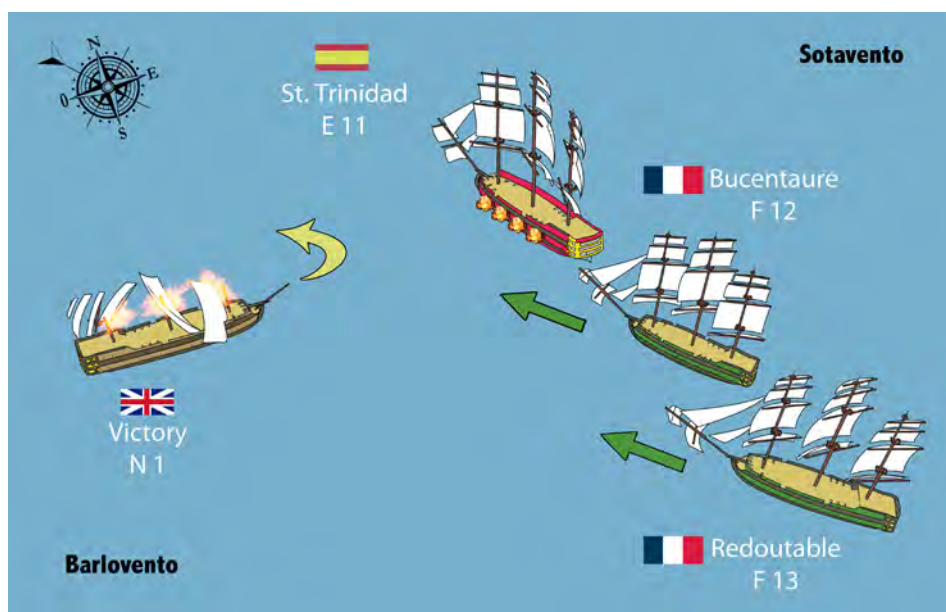


Figura 73

464 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.382.

465 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.036

466 González-Aller. Corpus Documental. Informe del vicealmirante Cisneros. Pág. 1.034



Los jefes y oficiales del imponente navío español Santísima Trinidad estuvieron aguantando las ganas de disparar de sus artilleros hasta que el navío Victory se puso por el través de su costado de babor a unos trescientos metros de distancia. Desde ese momento el Santísima Trinidad comenzó a disparar sus setenta cañones de babor con el fuego «más bien dirigido, incesante y terrible» —según expresión literal del propio capitán Uriarte— y el Victory comenzó a ser alcanzado de manera continua y precisa por los cañones del Santísima Trinidad de forma que empezó a sufrir enormes daños en su jarcia, vergas, velas y arboladura. En pocos minutos el arrogante Victory perdió la mitad del palo macho, el mastelero y mastelerillo del palo trinquete con sus velas y foques, que cayeron sobre su costado de estribor, tapando los cañones de ese costado. La situación era tan grave para el navío inglés y su columna que el propio Nelson para tranquilizar a un alarmado y desmoralizado capitán Ardy tuvo que animarle diciendo: «*Están haciendo un trabajo demasiado caliente para que dure mucho más tiempo*»⁴⁶⁷.

Pero el buen trabajo de los artilleros del Trinidad siguió calentando más todavía al Victory, porque después cayeron a la cubierta principal un tercio del palo macho, el mastelero y el mastelerillo del palo mayor con sus velas que quedaron tapando los cañones del costado del través de estribor. Inmediatamente después se desplomó entero el palo de mesana cortado por la fagonadura de la cubierta, que cayó al agua por el costado de babor. Quedando además destrozado el equipo de gobierno del timón y cortadas todas las vergas de las velas mayores de los palos machos del trinquete y mayor, según el informe de Uriarte a Gravina⁴⁶⁸. El Victory quedó sin velas y por tanto sin propulsión ni gobierno. Todas las velas caídas tapaban casi todos los cañones de sus costados. El Victory casi parado, sin velas, sin gobierno, sin poder usar sus cañones y a unos setenta metros del Trinidad, estaba completamente perdido.

467 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 172.

468 González-Aller. Corpus Documental. Informe del capitán Uriarte del Trinidad. Pág. 1.136.

El orgullo de la flota inglesa, quedó en apenas diez minutos y tres andanadas de los cañones del Santísima Trinidad fuera de combate. Unos novatos bien dirigidos habían puesto fuera de combate al mejor navío inglés. Esta acción nos recuerda mucho la del acorazado alemán Bismark hundiendo al acorazado inglés Hood, que era también el buque insignia de la flota inglesa, durante la Segunda Guerra Mundial.

En la figura 73 podemos ver al Victory después de haber recibido muchísimo más castigo del que había esperado Nelson. Esta vez se había equivocado y los "Don"⁴⁶⁹ sí habían sabido adiestrar en muy poco tiempo a una dotación compuesta en su mayoría de pastores y soldados artilleros sin ninguna experiencia de mar. No obstante Nelson asumió con entereza y buena determinación este error de cálculo, confiando en la ayuda de los demás navíos que le seguían, para romper la línea y entrar en el combate cercano donde pensaba que pronto estarían en ventaja. Por su forma de atacar Nelson estaba claramente dispuesto a perder la vida y toda su flota con tal de destruir para siempre a la flota combinada. Nelson pensaba que ofrecer su propia vida sería motivación más que suficiente para que la mayoría de sus tripulaciones hicieran lo mismo y obtuvieran la victoria final para Inglaterra⁴⁷⁰.

Para Nelson el destino se estaba volviendo cada vez más oscuro; el palo de mesana cayó entero al agua por el costado de babor y quedó afirmado por algunos obenques de cada costado. El navío inglés, que aún contaba con arrancada, comenzó a virar lentamente por babor ejerciendo el palo de mesana de timón de fortuna⁴⁷¹, que a la vez que lo frenaba completamente lo hacía orzar por babor quedando al cabo parado aproado al Norte, atravesado al viento, presentando su costado de estribor al Santísima Trinidad y con la mayoría de sus cincuenta cañones obstruidos por el velamen. A un tercio de cable de distancia estaba el Santísima Trinidad que también se había pa-

469 Don: Así llamaban los jefes y oficiales ingleses a los jefes y oficiales españoles de forma coloquial.

470 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 66

471 Fortuna: Todo arreglo de emergencia que se improvisa en navegación. Se habla así de timón de fortuna, aparejo de fortuna, ancla de fortuna, etc.



rado completamente y se preparaba con sus setenta cañones de babor para dar el golpe final al Victory a la arrogancia británica y a Nelson, quién estos últimos momentos se había comportado realmente como un verdadero Quijote (según opinión expresada por Churruca) luchando y estrellándose contra un gigantesco molino de viento como ciertamente era el enorme navío español.

Toda la tripulación del Santísima Trinidad gozaba de gran ánimo ante su eficacia frente al navío insignia inglés con su mejor almirante a bordo. Uriarte exultante nos lo confirma en su informe a Gravina:

«No es fácil explicar hasta qué grado se reanimaban el ardor y la confianza del Trinidad con la presencia de aquel espectáculo»⁴⁷².

La figura 74 muestra como por detrás del Victory, a dos cables de distancia, venía navegando a toda vela, con el viento en popa, el Temeraire. Durante unos cinco minutos que tardaría el Temeraire en llegar a la altura del Victory, el Santísima Trinidad podría disparar con toda seguridad una andanada de sus setenta cañones con bala maciza⁴⁷³ sobre la flotación de un blanco muy cercano, inmóvil e indefenso, pudiendo fácilmente hundirlo. Lo que significaría un terrible golpe para la moral de los navíos británicos, pues la columna de Nelson, al no poder cortar éste la línea del centro, debería for-

472 González-Aller. Corpus Documental. Informe del capitán Uriarte a Gravina. Pág. 1.136.

473 N. del E.: La bala maciza, para traspasar los cascos; eran simples masas esféricas de hierro colado. Una bala de 36 libras y 15° de elevación podía alcanzar los 3.326 metros; la de 24 libras

3.113 metros; la de 18 libras 3.028 metros; la de 12 libras 3.071 metros y la de 8 libras 3.100 metros. Estos últimos con gran alcance eran utilizados como cañones de mira o de caza. Aunque el alcance efectivo no pasaba de más de mil metros. La palanqueta podía ser: a la española, con dos balas unidas por una barra, a la francesa, dos medias balas unidas de la misma forma, y a la inglesa, que consistía en una masa de hierro batido o colado compuesto de dos pirámides hexagonales truncadas y de un prisma también hexagonal, que las unía por sus bases menores. A finales de siglo la Real Armada española adoptó este tipo de palanqueta a la inglesa, por ser más efectiva. El alcance de la palanqueta era de un tercio del de la bala. Por ello la experiencia hacía preferir la palanqueta a la bala en distancias menores a 400 metros, pues producía mayores estragos al arrancar grandes astillas a las maderas y poseía más probabilidad de conseguir un desarbolo. (Cortesía de Todo a Babor).



mar una línea de defensa y entablar un combate naval clásico a distancia. En este supuesto estaban en desventaja, pues sus propios navíos averiados irían a parar como presas a la costa española a sotavento y la flota franco - española podría retirarse cuando lo considerara oportuno al refugio seguro de la bahía y puerto de Cádiz.

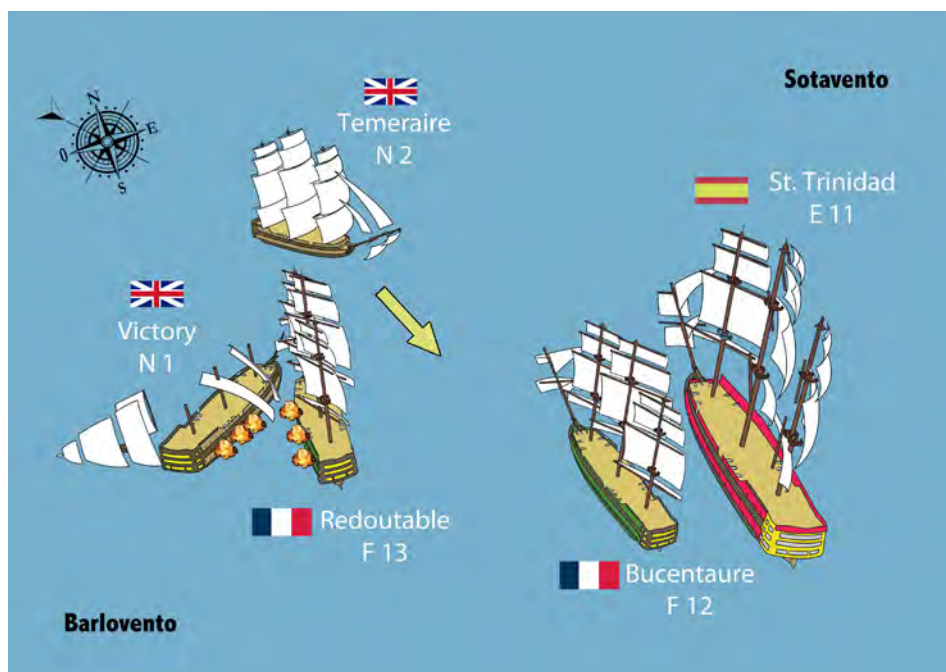


Figura 74

Pero esta situación tan apurada para el Victory no la salvó inicialmente el Temeraire —como muchas fuentes documentales afirman— sino que, de acuerdo con su situación inicial en la línea, las maniobras de aceleración de la velocidad y navegación que realizó fue el mismísimo Bucentaure el que involuntariamente se interpuso entre el Santísima Trinidad y el barco líder inglés. Según el informe parcial de Uriarte a Gravina y según las Reglas de Maniobra y Navegación de los grandes veleros, el Bucentaure no pudo frenar a tiempo su marcha y se adelantó de su posición al aproximarse al viento para no colisionar contra el Santísima Trinidad, como ordenaría un oficial primerizo, en lugar de orientar determinadas vergas y velas en contra del



viento (en facha) para poder detener la arrancada sin modificar el rumbo, como hizo el Santísima Trinidad. Villeneuve justificaba con esta maniobra errada sus informes previos al ministro francés de Marina Decrès, cuando tras el temporal de Toulon y después del combate de Finisterre se quejaba amargamente de que todo en la flota francesa era malo: los buques, los oficiales y la marinería⁴⁷⁴.

El Bucentaure fue deteniéndose a la par con el Santísima Trinidad y a barlovento del mismo impidiéndole, desde que empezó a adelantar y doblar al gigantesco navío español, disparar todos sus cañones de babor y rematar al Victory cuando más fácil lo tenía. El Santísima Trinidad tuvo que dejar de disparar sus poderosos cañones para no dañar al Bucentaure, de acuerdo con el informe de Uriarte:

«El Bucentaure se barlooa a tocapienoles por barlovento con el Trinidad, obligándolo a suspender el fuego»⁴⁷⁵.

El Bucentaure, increíblemente, en un grave error de maniobra había roto la línea de defensa combinada en el peor momento y había impedido disparar al buque más potente de la flota, no dejándolo acabar con el navío insignia enemigo. Los datos de Uriarte coinciden esencialmente en este punto con los de Escaño remitidos a Godoy, en los que comunicaba como el Bucentaure al principio del combate se puso paralelo al Santísima Trinidad por su costado de babor, por donde recibía el viento y el enemigo: *«El Bucentaure atacado, dobla al Trinidad por Barlovento»⁴⁷⁶.*

En la figura 75 podemos ver como pasados unos ocho minutos desde que el Victory quedó parado y sin gobierno llegó en su ayuda el Temeraire. De acuerdo con la fuerza del viento, las posiciones iniciales, con la declaración de Uriarte y con las Reglas de la Maniobra de grandes veleros, el Temeraire durante aproximadamente un minuto se interpuso pasando rápidamente muy cerca entre el Redoutable y el Bucentaure, y atrajo hacia sí el fuego que

474 Fernández Duro. Armada Española. Tomo VIII. Pág. 294.

475 González-Aller. Corpus Documental. Informe del capitán Uriarte a Gravina. Pág. 1.037

476 González-Aller. Corpus Documental. Informe de Escaño a Godoy. Pág.1.175.

hubiera destrozado completamente al Victory, que reparaba de emergencia el aparejo de gobierno y parte de las velas abatidas. Villeneuve se lamentaba en una de sus cartas al ministro Decrés, que sus cañones no hubieran hecho más daño en el Temeraire estando tan cerca, mientras trataba de atraerlo con garfios sin conseguirlo por la velocidad que llevaba al pasar. El Bucentaure no contaba con medios adecuados ni práctica suficiente para aferrarse a un navío de línea en movimiento. El experto militar romano Vegetio nos ilustra en su tratado como combatían y vencían los navíos romanos: «Utilizando catapultas, ballestas y escorpiones, y lo que es más peligroso tienen puentes (cuervos) que acercan a las naves enemigas a su costado, para permitir el paso seguro de los legionarios».

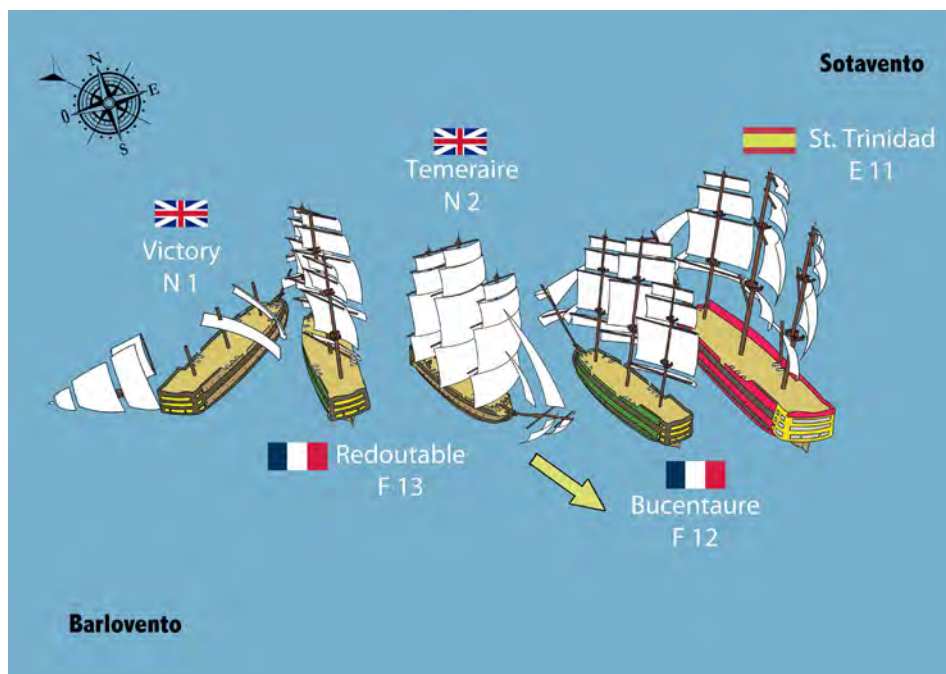


Figura 75

El informe de Uriarte, publicado parcialmente por Desbrière y misteriosamente perdido en beneficio del Bucentaure y de la marina imperial francesa de Napoleón, indica textualmente que el Temeraire pasó a toda vela entre el Victory y el Trinidad, pero como el Bucentaure estaba paralelo, a tocapanoles,



y tocando al Trinidad por barlovento, este supuesto fue imposible de ejecutar náuticamente. Se trata claramente de una manipulación documental para exculpar de un gravísimo error de maniobra al navío insignia francés y culpar falsamente al navío español. El Bucentaure apenas pudo disparar al Victory pues al aproarse al viento para frenar la marcha carecía de ángulo para disparar al navío de Nelson por la proa y a continuación al arribar se puso paralelo al Santísima Trinidad y al Victory; el Redoutable se le metió por medio y no le dejó disparar, como él había hecho antes con el Santísima Trinidad. Ambas maniobras gravemente erróneas del Bucentaure y del Redoutable beneficiaron grandemente al Victory, a la división de Nelson y a la flota inglesa.

El Victory quedó a la altura del Redoutable, que ya había frenado su marcha aproado al viento, igual que había hecho antes el Bucentaure, saliéndose también de la línea defensiva y no pudiendo disparar apenas contra los dos navíos ingleses que tenía en la proa.

De acuerdo con Uriarte el navío que cortó la línea defensiva de la flota combinada no fue el Victory, como siempre se ha afirmado en general, sino el Temeraire, que pasó raspando el costado y la popa la del Trinidad por el hueco que dejó el Bucentaure que se adelantó y se puso paralelo con el Trinidad:

«El Temeraire cortó la línea por la popa del Trinidad, por el claro que dejó el Bucentaure, que se adelantó en el mismo tiempo y se acercó tanto al barlovento del Trinidad hasta tocarse las puntas de las vergas».

El Temeraire una vez cortadas y cañoneadas las dos popas redujo velas y se paró a unos cincuenta metros de la aleta de estribor del gran navío español. Seguidamente el Neptune se acercó a la popa del Bucentaure, abrió las velas mayores y cambió el rumbo situándose por la aleta de babor y a unos cincuenta metros del navío francés y setenta metros del Trinidad disparán-doles fieramente⁴⁷⁷.

Esta versión es la náuticamente correcta y coincide plenamente con la navegación a partir de las posiciones iniciales de los navíos, las maniobras normales de los veleros y el desarrollo lógico del combate.

477 González-Aller. Corpus Documental. Informe de Uriarte a Gravina. Pág. 1.137.

El Bucentaure había doblado por barlovento al Trinidad y el Redoutable había hecho otro tanto con el Bucentaure. Al frenar sus marchas, por la popa de los tres quedó un gran hueco por donde pasó el navío inglés Temeraire con toda facilidad y cortó la línea defensiva de la flota combinada. Ville-neuve se lamentaba de que sus cañones no hubieran hecho más daño en el navío inglés estando tan cerca, mientras trataba de atraerlo con garfios sin conseguirlo por la velocidad con que pasó⁴⁷⁸. El Bucentaure no contaba con medios adecuados para aferrar el barco enemigo en movimiento.

Luego pasó lentamente el Victory, aferrado al Redoutable, abatiendo y como fortuitamente presentaba su costado de babor hacia las popas de los dos navíos franco - españoles los disparó rabiosamente sin recibir apenas fuego de respuesta. Finalmente, el inglés Neptune se situó por las aletas de babor del Bucentaure y del Trinidad y les disparó a los dos con mucha ventaja. Y como a pesar de haber comenzado de nuevo su marcha avante los dos navíos franco - españoles, el Bucentaure seguía navegando pegado al costado del Trinidad, éste no podía maniobrar para poder presentar su costado y disparar sus cañones, ni al navío Temeraire ni al Neptune. A partir de este momento Uriarte reconoció en su informe que la suerte les cambió por completo: «Desde la popa, los tres navíos ingleses con la misma ventaja y al mismo tiempo batían al Trinidad y al Bucentaure: entonces mudó la fortuna⁴⁷⁹».

La ventaja defensiva que suponía la formación en línea en el centro se había perdido completamente para los navíos combinados que combatirían ahora individualmente. En cambio, los ingleses gozaban de una gran ventaja al combatir en flotilla amparándose en el apoyo mutuo.

Cerca de las 12:50 horas cuando el Temeraire, el Victory aferrado al Redoutable y el Neptune barrían la popa del Bucentaure a cañonazos, Villeneuve mandó izar la señal número cinco, que ordenaba a todos los navíos que no lo estuvieran haciendo entrar efectivamente en combate cercano⁴⁸⁰. Esta

478 Clayton & Craig. Trafalgar. Desbrière. Pág. 175.

479 González-Aller. Corpus Documental. Informe capitán Uriarte. Pág. 1.137.

480 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 175.



señal la hizo contra su voluntad y a su pesar, ya que el mismo se había comprometido formalmente con sus oficiales franceses a no hacer señales en el combate y que de hacerlas sería en deshonor de los jefes y capitanes de los buques implicados⁴⁸¹: «El que no entre en fuego no estará en su puesto y la señal que lo llame será mancha deshonorosa para él»⁴⁸².

Todos los navíos que no entraron en combate cercano contra el enemigo, al margen de los que quedaron sotaventados por falta de entrenamiento en maniobras, quedaron a los ojos de Villeneuve totalmente deshonorados.

En la figura 76 podemos ver al Temeraire colocado por la aleta de estribor del Trinidad acribillándolo a cañonazos sin que el navío español pudiera apenas responder.

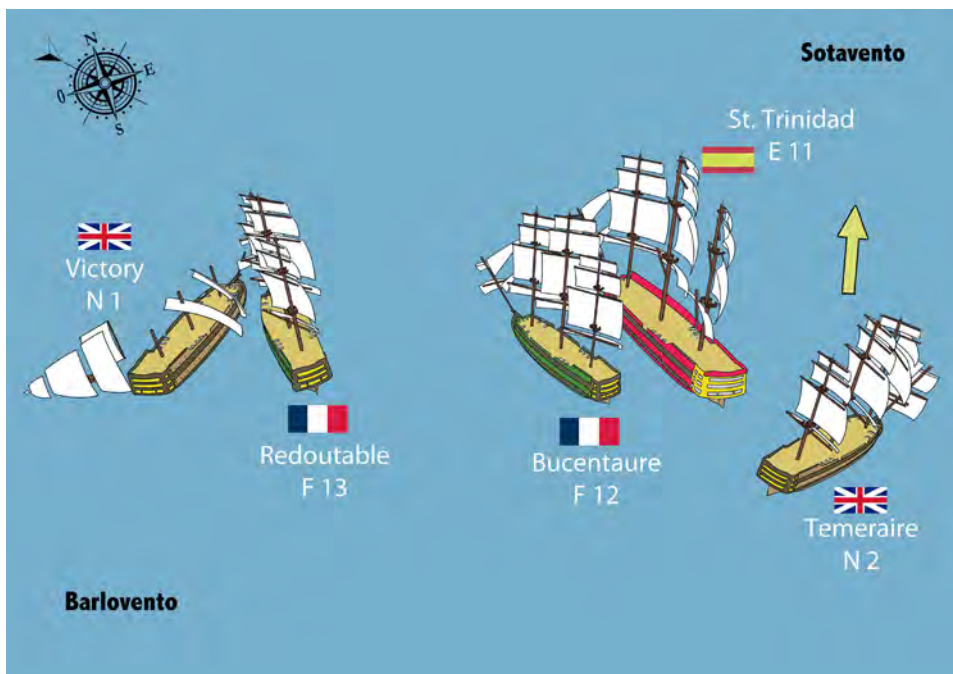


Figura 76

481 González-Aller. Corpus Documental. Carta de Escaño a MacDonnell. Pág.1.346.

482 Fernández Duro. Armada española. Tomo VIII. Pág. 315.

El Temeraire también disparaba por estribor contra el navío francés Neptune que se había quedado sotaventado junto con el San Leandro, obligando a ambos por la fuerza de sus cañones a caer más a sotavento para poder presentar sus cañones y responder a su fuego. Por la aleta de babor del Bucentaure seguía disparando el Neptune con total impunidad.

El Bucentaure navegaba tan cerca del gigantesco navío español que en algún momento quedó tocando con su amura de estribor la aleta de babor del Santísima Trinidad, lo que le impedía cualquier maniobra de caída a sotavento para presentar su costado a los tres grandes barcos enemigos que tenía por la popa disparando sin cesar contra él, según Uriarte: «*El Bucentaure se abarloó a tocarpenoles con el Trinidad*»⁴⁸³.

El Victory empujaba al Redoutable, haciéndolo ir a sotavento. Ambos navíos quedaron trabados por las anclas y amarrados amura con amura, abatiendo hacia el Este. Por la posición en que quedaron ambos navíos no pudieron hacer mucho uso de los cañones, quedando todo en un duelo de fusileros, donde contaban con ventaja los franceses. Y también duelo de abordajes, donde los galos aspiraban a repetir el enfrentamiento naval clásico de antaño entre romanos y cartagineses; ellos serían los romanos vencedores y los ingleses los cartagineses perdedores

En la figura 77 podemos ver como el Victory y el Redoutable seguían combatiendo fieramente trabados por sus anclas y con ventaja para los franceses. El Victory disparaba también por su costado de babor contra los navíos enemigos sotaventados Neptune y San Leandro, impidiendo que se acercaran y junto con los disparos del Temeraire obligaron a estos dos navíos a virar por redondo y quedar cortados del centro.

483 González-Aller. Corpus Documental. Informe de Uriarte a Gravina. Pág. 1.134.

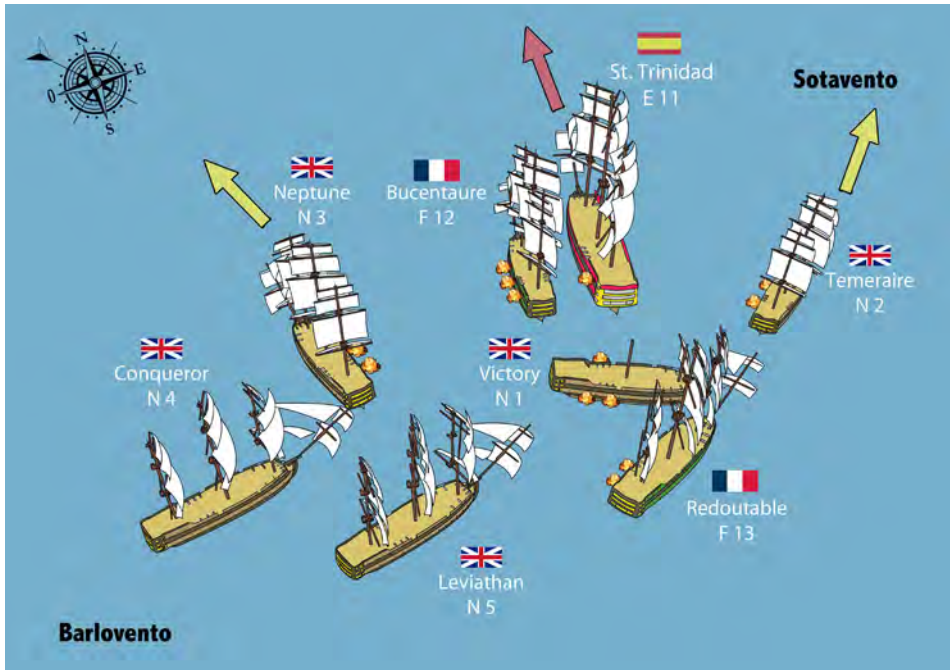


Figura 77

«A las 13:15 horas, el almirante Nelson fue herido de muerte desde la cofa del Redoutable»

Los marineros y fusileros franceses disparaban tanto y tan bien que en media hora habían despejado la cubierta principal del Victory de tripulantes y servidores de los cañones y carronadas. A las 13:15 horas Nelson fue herido de muerte desde la cofa del Redoutable⁴⁸⁴. El Victory con los tres mástiles abatidos y sin obenques dejó a Nelson, luciendo todas sus medallas, como un blanco fácil. Este era el acaecimiento que más temían los ingleses, exceptuando perder la batalla. El almirante fue consciente desde el primer momento que su herida era mortal, pues ya había estudiado con su médico el caso de un marinero que había sido alcanzado por una bala como la suya, que entrando por el hombro izquierdo le rompió dos costillas, le atravesó el pulmón y se alojó en la columna vertebral. Nelson, con una generosidad y frialdad extre-

484 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 203.



ma, pidió a su médico que no se ocupara de él, que ya no tenía solución, y que se encargara de otros heridos que tuvieran esperanzas de curación.

Los tiradores franceses disparaban y lanzaban bombas de mano a las portas abiertas de los cañones impidiendo a los servidores de los mismos poder cargar por la boca la pólvora y la bala del cañón⁴⁸⁵. Cuando la cubierta superior del Victory quedó desierta de ingleses y no se respondía apenas al fuego francés, estos cerraron las portas del costado de babor, para preparar el asalto al navío insignia inglés. Cuando más de doscientos franceses se preparaban para el gran asalto y parecía que tenían posibilidades de rendir al poderoso navío enemigo, apareció de nuevo en ayuda de Nelson el también poderoso navío Temeraire que era la segunda vez que iba a salvar al Victory y a Nelson.

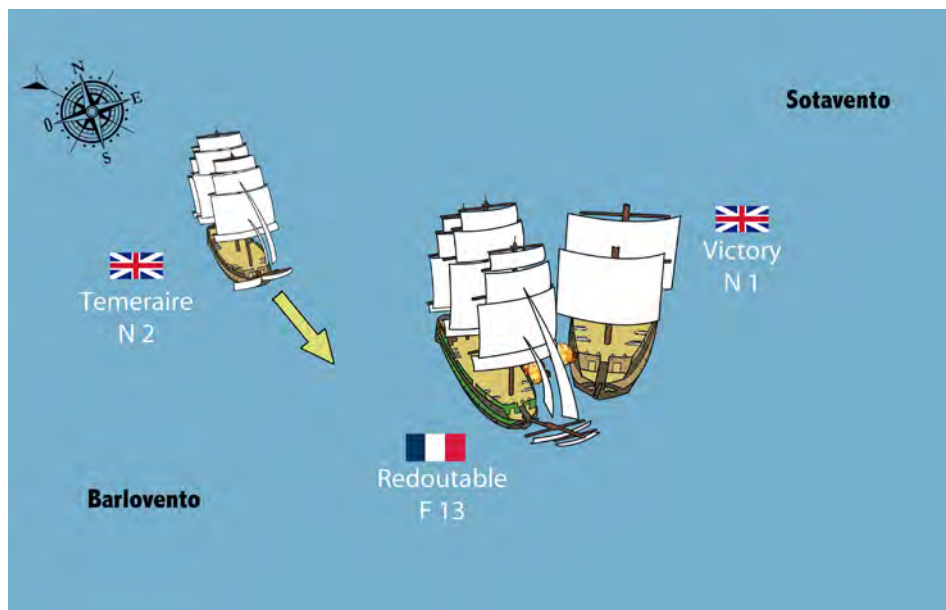


Figura 78

En la figura 78 vemos cuando los tripulantes franceses se preparaban en su cubierta principal para dar el asalto, llegó en auxilio del Victory el Temeraire, que lanzó una andanada de todos los cañones de su costado de babor,

485 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 176.



especialmente con las carronadas de su cubierta superior, matando o hi-
riendo gravemente en la cubierta principal a más de doscientos hombres
del Redoutable e impidiendo el abordaje francés⁴⁸⁶.

El Temeraire se aferró al costado de estribor del Redoutable y entre él y el
Victory, uno a cada costado, lo comenzaron a destrozarse a cañonazos; uno
por arriba disparaba sus cañones a la cubierta y el otro por abajo apunta-
ba sus cañones hacia el costado del navío de la valiente dotación francesa.
Cuando para socorrer al Victory, el Temeraire dejó la aleta de estribor del
Bucentaure, el navío inglés Neptune pasó a ocupar su lugar barriando la
popa del navío francés según pasaba lentamente de un costado al otro. Des-
pués disparaba por su amura de babor contra el Bucentaure y por su aleta
de estribor contra el Neptune y el San Leandro, que, tras virar por redondo,
desde sotavento, y a distancia mantenían un intenso cañoneo contra los dos
navíos ingleses de tres cubiertas que habían cortado la línea combinada.

Por el Sur apareció el navío Fougueux que había conseguido zafar⁴⁸⁷ el ce-
rrojo inglés del Sur y acudía en socorro del centro de la flota combinada.
Cuando advirtió que el Redoutable estaba siendo destrozado por los dos
grandes navíos ingleses, no lo dudó ni un instante y puso rumbo directo
para ayudar al capitán Lucas y a toda su esforzada y muy batida tripulación.

En la figura 79 vemos como el navío francés Fougueux escapó del cerrojo de
Collingwood y fue directamente a ayudar al Redoutable y a sus compañe-
ros⁴⁸⁸. Colisionó y se aferró al Temeraire fuertemente⁴⁸⁹. El Victory se separó
fortuitamente del Redoutable y navegó lentamente hacia el Norte disparan-
do hacia el Neptune francés y el San Leandro español para mantenerlos ale-
jados del centro de la batalla naval. Por el otro costado el Victory disparaba
ocasionalmente contra el Bucentaure y el Trinidad.

486 Clayton & Craig. Trafalgar. Rapport du Capne. De Vau. Lucas. Pág. 209.

487 Zafar: Del ár. hisp. [a]zāḥ, y este del ár. clás. azāḥa 'quitar'. tr. Mar. Desembarazar, libertar,
quitar los estorbos de algo. U. t. c. prnl.

488 Clayton & Craig. Trafalgar. Desbrière. Pág. 210.

489 Fernández Duro. Armada Española. Tomo VIII. Págs. 333, 334.

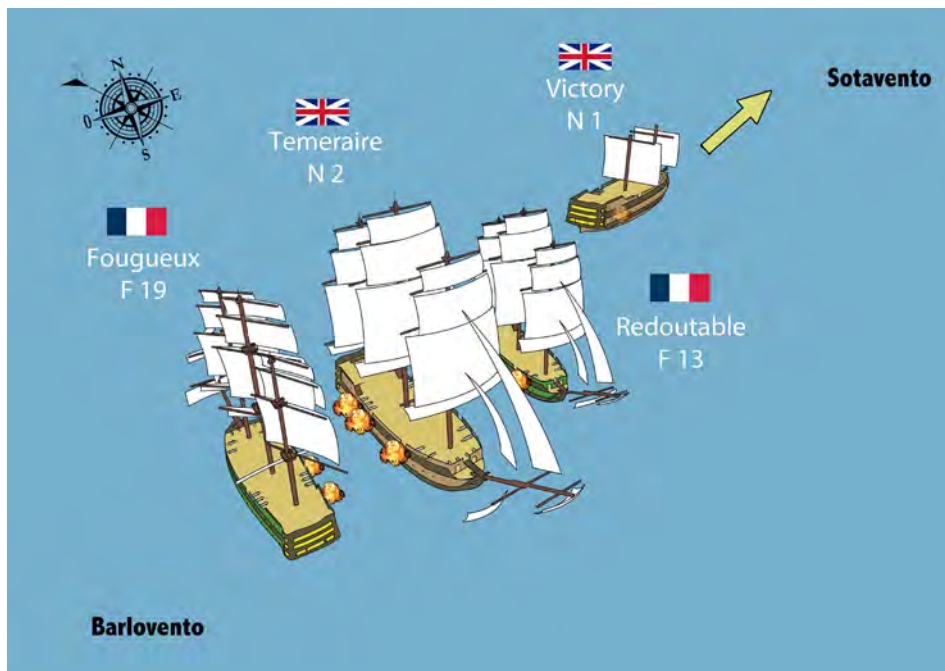


Figura 79

En la figura 80 podemos ver la rendición del Redoutable y del Fougueux al navío inglés Temeraire, que después de enviar dotaciones de presa a los dos navíos franceses se dirigió al Norte para ayudar a la destrucción del Santísima Trinidad. El Fougueux también muy afectado por el combate se hundió cuando era remolcado por la fragata británica Phoebe la misma noche de la batalla. Los ingleses recogieron ciento cincuenta naufragos. El Redoutable quedó tan destrozado que se hundió al día siguiente del combate cuando era remolcado por el navío inglés Swiftsure, recogiendo éstos ciento sesenta y nueve supervivientes⁴⁹⁰.

490 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.382.

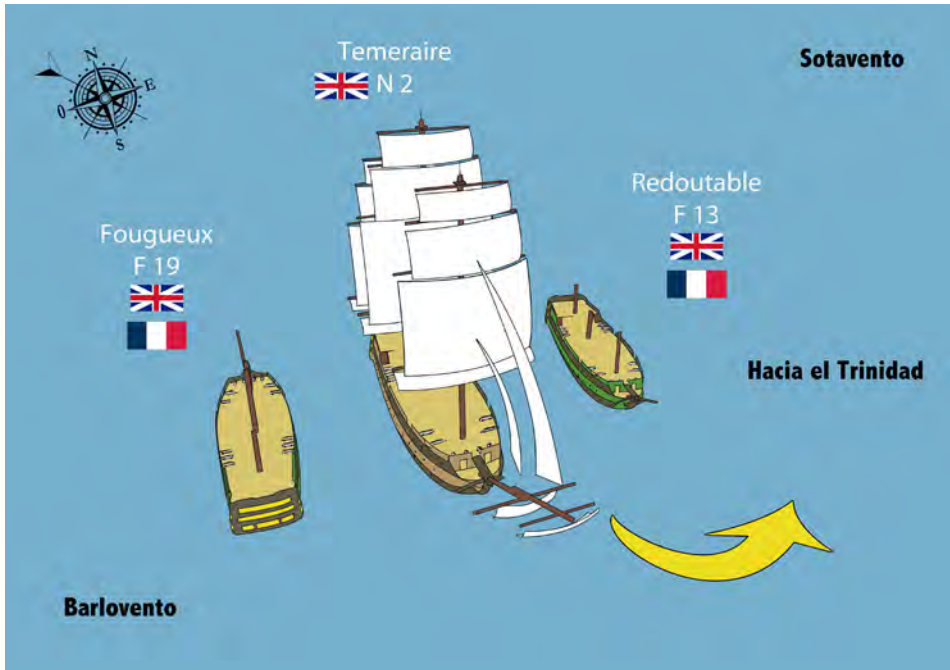


Figura 80

En la figura 81 podemos ver al Bucentaure que había sido cercado por cuatro navíos ingleses: el Neptune —que se situó por la amura de estribor del Bucentaure y desde allí también disparaba ventajosamente contra la aleta de babor del Santísima Trinidad que estaba muy cerca—, el Leviathan que se colocó por la aleta de estribor del Bucentaure, el Conqueror que se situó por la aleta de babor del Bucentaure y el Agammenon que se posicionó por la amura de babor del Bucentaure. Desde muy lejos un quinto navío inglés, el Britannia, también disparaba contra el costado de babor del navío insignia de la flota combinada⁴⁹¹. En estos momentos Villeneuve izó su segunda señal de llamada al combate cercano y expresamente a la vanguardia, ordenándole virar por redondo y acudir a combatir al centro.

491 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 182.

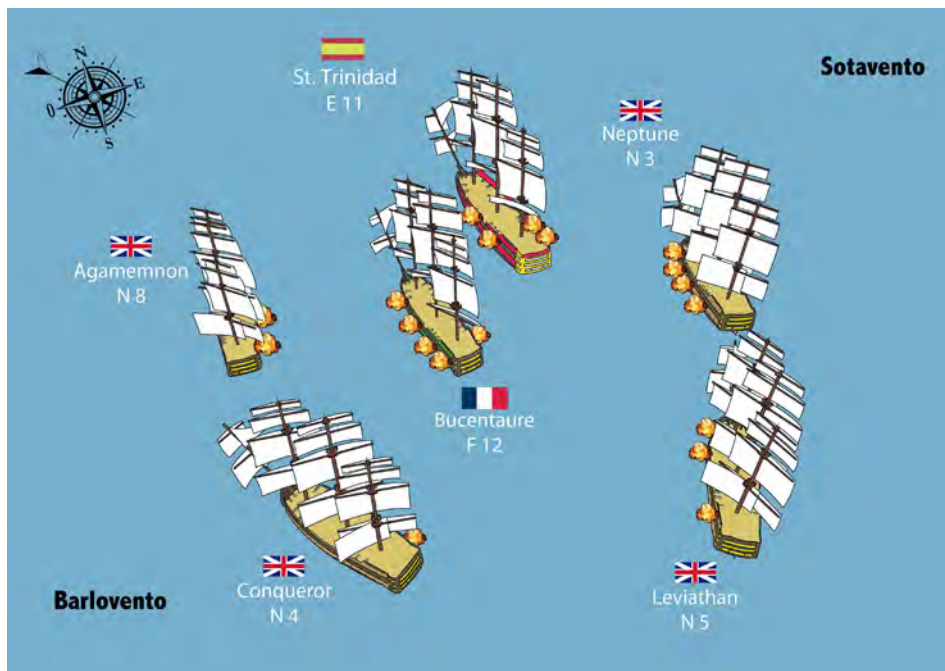


Figura 81

A proa del Santísima Trinidad el navío francés Héros había seguido navegando a su anterior velocidad y se había abierto un gran claro entre ambos navíos, que era lo que Nelson había pretendido con su maniobra de amagar un ataque a la vanguardia. Mientras ésta decidía y ordenaba qué maniobra ejecutar en su conjunto, los diez navíos que la componían no estaban combatiendo contra ningún buque enemigo. Esto conllevó que, en lugar de combatir treinta y tres buques aliados contra veintisiete ingleses, estaban enfrentados solo veintitrés buques aliados contra los ingleses. Y con los que estaban sotaventeados y apelotonados, realmente estaban combatiendo desde el principio dieciséis navíos franco - españoles contra veintisiete ingleses. Prácticamente dos navíos ingleses contra uno franco - español, merced al genio de Nelson y la falta de adecuado entrenamiento en maniobras de alrededor de dos tercios de la flota combinada y la desobediencia de la vanguardia a las órdenes de Villeneuve.

En la figura 82 los navíos ingleses han completado el cerco del navío insignia francés Bucentaure. El inglés Neptune después de barrer a cañonazos la popa



del Bucentaure se había situado entre la amura de estribor del mismo y la aleta de babor del Santísima Trinidad y recibiendo muy poco fuego en contra estaba machacando las cubiertas y arboladuras de los dos principales navíos enemigos. El navío inglés Leviathan después de barrer la popa del Bucentaure, se había pasado a la popa del navío Santísima Trinidad y después de barrerla a cañonazos se había situado por la aleta de estribor del navío español. Desde esa posición disparaba contra el coloso español recibiendo muy poco fuego de retorno. Desde esa posición observó acercándose con rumbo contrario al navío español San Agustín⁴⁹² que había conseguido virar por redondo siguiendo la señal número cinco de Villeneuve repetida por el Santísima Trinidad.

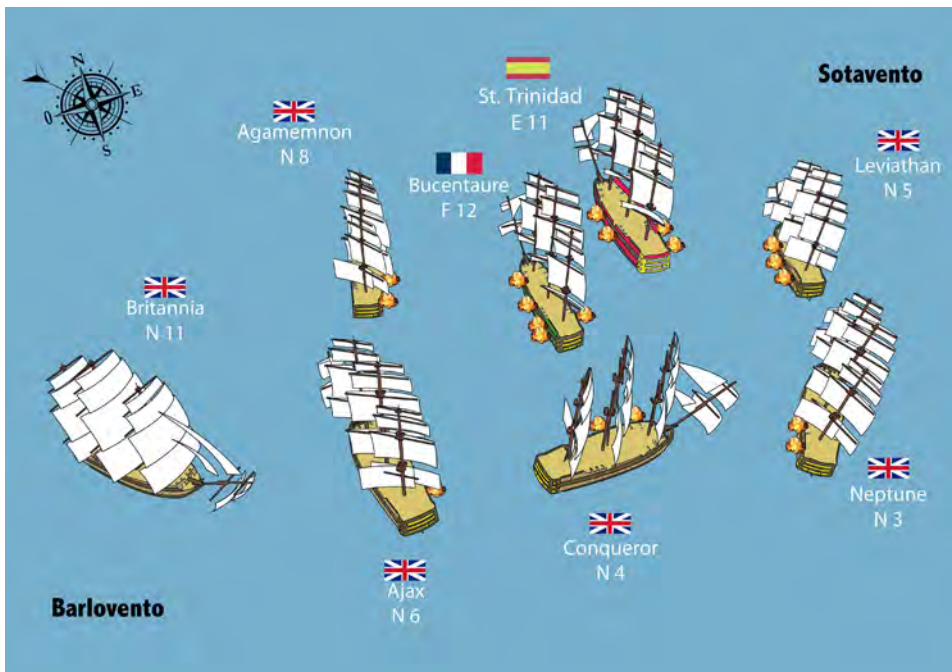


Figura 82

El Conqueror pasó por la popa del Bucentaure y lo barrió otra vez, pasando a ocupar la posición de la aleta de estribor del navío francés desde donde disparaba recibiendo poco fuego de retorno. El navío inglés Agamemnon

492 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.003.



se colocó por la aleta de babor del navío francés. Completaba el cerco desde más distancia el Britannia que pasaba y disparaba de media distancia por la aleta de babor del navío francés.

La destrucción del Bucentaure estaba ya certificada. Solo era cuestión de tiempo, pues el navío insignia no podría recibir ayuda de la retaguardia porque se lo impedía el cerrojo de Collingwood, ni de la vanguardia que estaba muy a barlovento alejándose de la flota. El cerrojo de Nelson estaba ya montado correctamente para impedirles pasar. El Ajax pasó por la popa del Agamemnon y del Conqueror y disparó a la del Bucentaure, luego se fue a reforzar el cierre del paso a el francés Neptune y los españoles San Leandro y San Justo.

En la figura 83 vemos como desde el Bucentaure, Villeneuve desesperado porque no viraba la vanguardia, pidió a la voz un remolque al Trinidad que tenía cerca por la amura de estribor. Pero el Trinidad estaba siendo atacado por los navíos ingleses Neptune y Leviathan y no pudo asistirlo. En su informe posterior a la batalla Villeneuve se quejaba de que desde el Trinidad ni siquiera le contestaron a su demanda angustiosa de socorro. Olvidaba Villeneuve que su buque en un grave error de maniobra había roto él solo la línea defensiva e impedido al Trinidad, con su estorbo, hundir al Victory y destrozarse la arboladura del Temeraire y también poder echarlo a pique. Todos los jefes, oficiales y tripulantes del Trinidad tenían motivos sobrados para estar enfadados con él. Pero la responsabilidad de este grave error de maniobra no era personalmente de Villeneuve sino del capitán, los oficiales y suboficiales del barco, cuyo principal cometido era la maniobra correcta del buque y no supieron hacerlo bien.

Villeneuve ordenó izar más velas en el palo trinquete, para caer a sotavento, pero el inglés Neptune le cercenó el palo trinquete a cañonazos. Entre el vuelo de astillas y los ríos de sangre corriendo hacia los imbornales⁴⁹³ comprendió Villeneuve que no tenía salvación y ordenó la rendición para impedir más derramamiento de sangre inútilmente. El Conqueror fue el navío

493 Imbornal: De embornal. m. Mar. Agujero o registro en los trancaniles para dar salida a las aguas que se depositan en las respectivas cubiertas, y muy especialmente a la que embarca el buque en los golpes de mar.



inglés que tomó la presa⁴⁹⁴. El Diario de Navegación del Bucentaure —firmado por el capitán Magendie— informaba que habían sido rendidos por el ataque simultáneo de cinco navíos enemigos⁴⁹⁵.



Figura 83

Los ingleses tomaron prisionero a Villeneuve y se apoderaron de un millón de reales que encontraron en su buque⁴⁹⁶. El Bucentaure tuvo 192 muertos y 46 heridos⁴⁹⁷. Habían combatido y rendido al Bucentaure un total de siete navíos ingleses: el Victory, el Temeraire, el Neptune, el Britannia, el Conqueror, el Leviathan y el Agamemnon. En total habían disparado contra los ochenta cañones del Bucentaure más de seiscientas bocas de fuego ingle-

494 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 203.

495 Cayuela y Pozuelo. Trafalgar. Service Historique de la Marine de France. Pág. 458.

496 Márquez Carmona, Lourdes. Trafalgar. Pág. 71. Museo Naval de Madrid. Expediente nº. 6.740.

497 González-Aller. Corpus Documental. Rémi Monaque. Pág. 1.382.

sas. Durante el temporal y el ataque de la flotilla franco - española del día 23, la tripulación francesa represó el navío que fue remolcado a Cádiz, donde se estrelló contra los arrecifes y la restinga⁴⁹⁸ del Castillo de San Sebastián⁴⁹⁹.

En la figura 84 vemos como una vez rendido el Bucentaure, los navíos ingleses se concentraron en la destrucción del Santísima Trinidad y para ello lo cercaron completamente. Por la amura de babor del gigante navío español se situó el Agamemnon y por la aleta de babor continuaba el Neptune arrasando toda su arboladura. El Africa se había colocado por la proa y dispara-
ba sin peligro sobre el imponente navío español dando oportunas guiñadas.

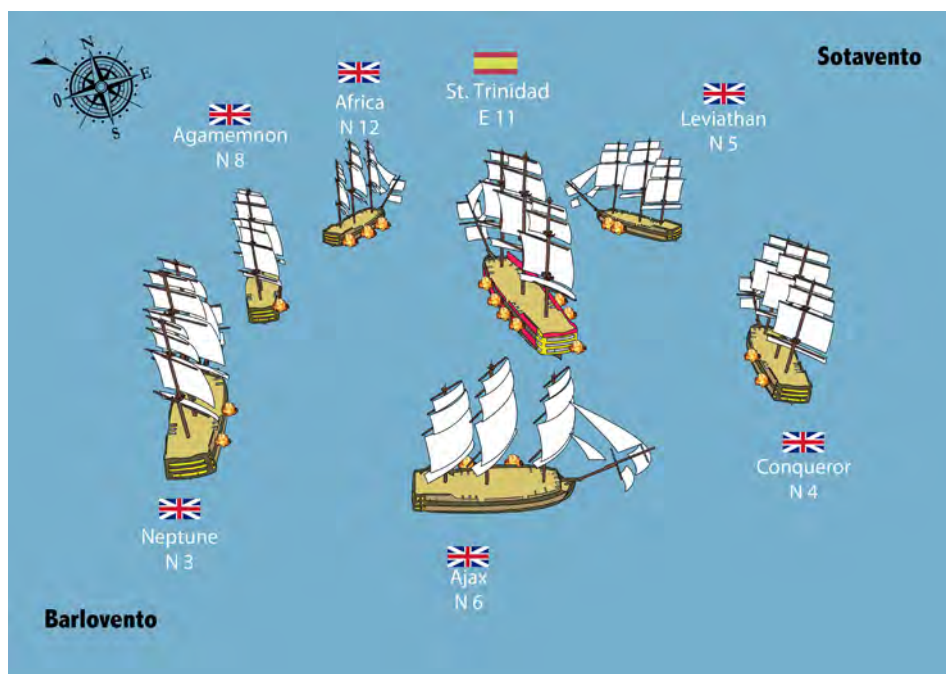


Figura 84

El Conqueror se había situado por la aleta de estribor del Santísima Trinidad y el Leviathan pasó a la amura de estribor del mismo, desde donde dispara-

498 Restinga: De or. inc. f. Punta o lengua de arena o piedra debajo del agua y a poca profundidad.

499 González-Aller. Corpus Documental. Informe de Escaño a Godoy. Pág. 1.175.



ba contra éste por un costado y por el otro contra el San Agustín para impedir que se acercara. Más a sotavento y por detrás del navío español trataba de acercarse el Héros con el objetivo de ayudar al centro de la flota combinada tan duramente combatido por cuatro navíos ingleses de tres cubiertas y otros cinco de dos cubiertas⁵⁰⁰.

Más hacia el sur el Ajax mantenía alejados a los navíos franco - españoles sotaventeados junto con el desarbolado y reparado de fortuna Victory.

En la figura 85, hacia las 15:00 horas, el navío inglés Neptune maniobrando desde la aleta de babor y desde la popa del Santísima Trinidad destruía toda la jarcia y la arboladura del palo de mesana y del palo mayor del navío español. En esta tarea era ayudado eficazmente por el Conqueror y el Ajax que desde la popa del Trinidad disparaban sus cañones sobre la arboladura y las cubiertas del gigantesco navío español.

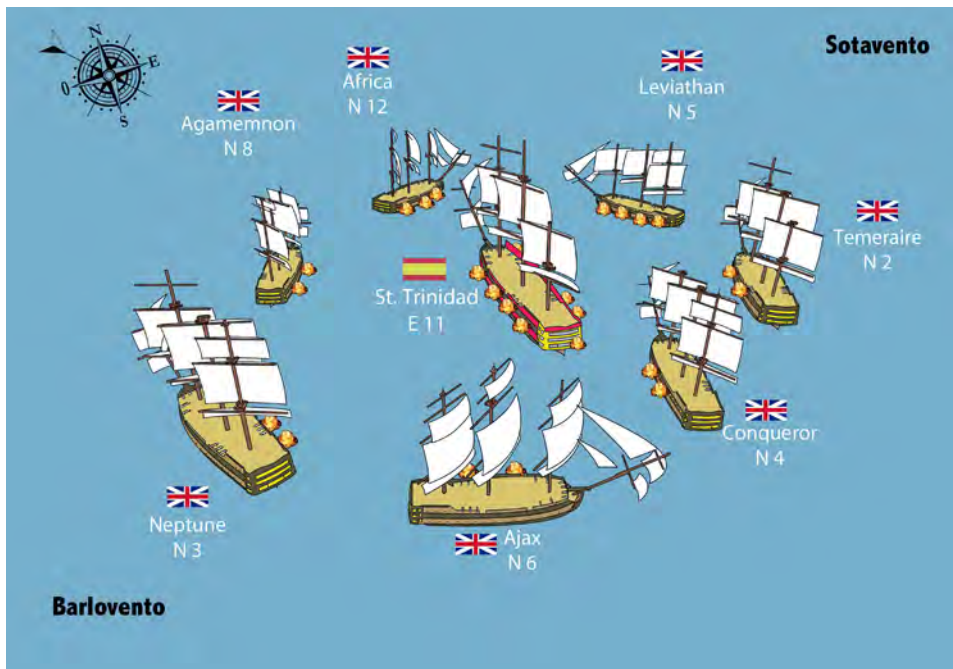


Figura 85

500 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 216.



Después de la caída del palo mayor y del palo de mesana del Trinidad sus velas cubrieron los costados y sus cañones dejaron de disparar para evitar prender fuego en el navío. El capitán Digby del Africa supuso que se había rendido y envió una dotación de presa para tomarlo, pero al subir a bordo fue informada cortésmente por Uriarte que no había lugar a tal rendición y que le rogaba amablemente que retornara a su buque para continuar la lidia⁵⁰¹. Una vez desembarcado el oficial del Africa, el Santísima Trinidad reanudó el fuego.

El Temeraire después de rendir a los dos valientes navíos franceses Redoubtable y Fougueux⁵⁰² pasó a atacar a la aleta de estribor del Trinidad al tiempo que por el otro costado disparaba sobre el español San Agustín y también contra el francés Neptune y el español San Leandro de que trataban de acercarse de nuevo al centro del combate.

El Victory con velas de fortuna navegaba lentamente hacia el Norte y también disparaba por estribor contra los navíos franco - españoles Neptune, San Leandro, San Justo e Indomptable, para impedirles que se acercaran al centro de la batalla⁵⁰³.

En la figura 86 finalmente, hacia las 15:15 horas el palo de trinquete del Trinidad se desplomó, quedando el navío sin propulsión ni gobierno. El inglés Prince de la división de Collingwood también se acercó al gigante español y le disparaba desde lejos. En total disparaban de cerca siete navíos británicos contra el Trinidad.

501 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 216

502 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.382.

503 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 203.

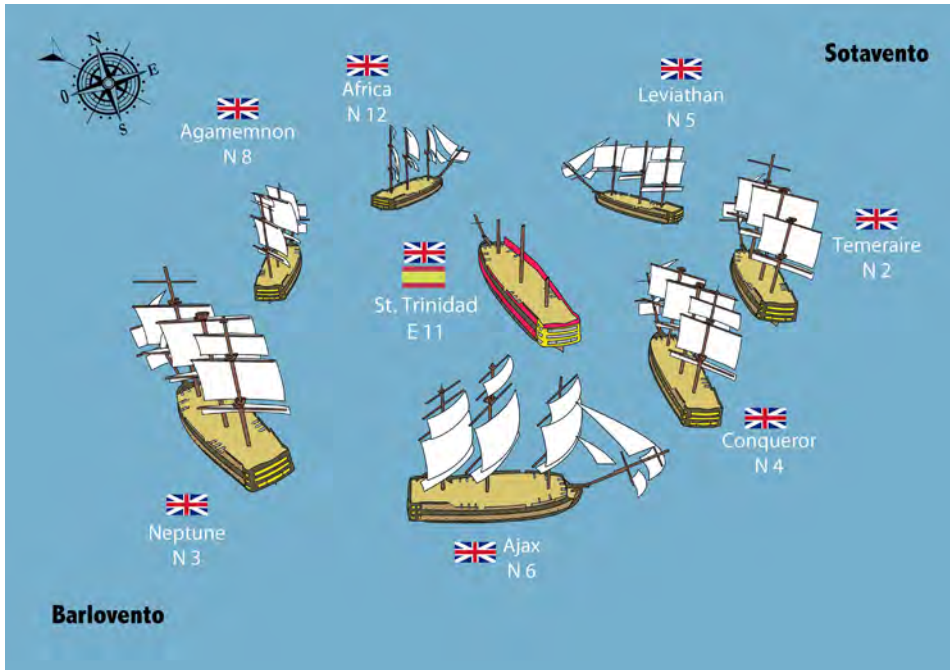


Figura 86

A las 16:00 horas tras de la junta de oficiales —según el informe del contralmirante Cisneros⁵⁰⁴— un oficial español extendió una bandera inglesa sobre el costado, pues no había quedado ningún mástil sobre la cubierta en que izar una señal. El Santísima Trinidad se rindió al Neptune que mereció la presa más codiciada por la Royal Navy. La versión inglesa afirma que a consecuencia de las vías de agua y daños sufridos el Santísima Trinidad se hundió cerca del cabo de Trafalgar en el temporal que siguió a la batalla el día 24 cuando era remolcado por el Prince y el Neptune con rumbo a Gibraltar⁵⁰⁵.

Sin embargo, la verdad se impone y hoy sabemos que las labores de captura y remolque del Santísima Trinidad se tornaron imposibles debido a la deriva y al abatimiento del mal tiempo reinante. Finalmente, el navío naufragó

504 González-Aller. Corpus Documental. Informe de Cisneros a Gravina. Pág. 1.134.

505 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.647.



frente a Zahara de los Atunes, tras ser volado intencionadamente por los ingleses para impedir que el magnífico buque quedase varado en las playas de Barbate y pudiese ser recuperado por España.

Navíos que combatieron contra el Santísima Trinidad de 140 cañones con 200 muertos y 100 heridos			
Navíos	Artillería	Muertos	Heridos
Victory	100 cañones	57 muertos	102 heridos
Temeraire	98 cañones	47 muertos	76 heridos
Neptune	98 cañones	10 muertos	34 heridos
Prince	98 cañones	Sin bajas	Sin heridos
Britannia	100 cañones	10 muertos	42 heridos
Leviathan	74 cañones	4 muertos	22 heridos
Conqueror	74 cañones	3 muertos	9 heridos
Agammenon	64 cañones	2 muertos	7 heridos
Africa	64 cañones	18 muertos	44 heridos
Ajax	74 cañones	2 muertos	9 heridos
10 NAVÍOS	844 CAÑONES	153 MUERTOS	345 HERIDOS

Para los ingleses Clayton & Craig la lucha contra el Bucentaure y Santísima Trinidad fue la única obra perfecta de combate naval que realizaron los ingleses en la contienda de Trafalgar⁵⁰⁶. Y reconocieron sinceramente que los marinos franceses y españoles lucharon con igual valor⁵⁰⁷.

En la figura 87 podemos ver como la vanguardia de Dumanoir se había dividido en tres grupos. Mientras el centro estaba siendo destrozado cogido entre cuatro fuegos por la división de Nelson, la retaguardia era cortada por

506 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 216.

507 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 229.



Collingwood y atacado navío a navío con tal fuerza y de tal manera que toda la retaguardia estaba siendo empujada hacia el Nordeste lejos del centro.



Figura 87

En la figura 88, una vez rendido el Santísima Trinidad los navíos ingleses se concentraron sobre el San Agustín, que fue atacado según el informe del capitán y brigadier Cajigal por cinco navíos, dos de ellos de tres cubiertas por las aletas, el Neptune y el Temeraire y otros tres de dos cubiertas, el Leviathan por la proa, el Africa por la amura de estribor y el Conqueror por el costado de estribor. Siendo completamente desarbolado por el fuego de los cinco navíos ingleses⁵⁰⁸.

508 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.195.

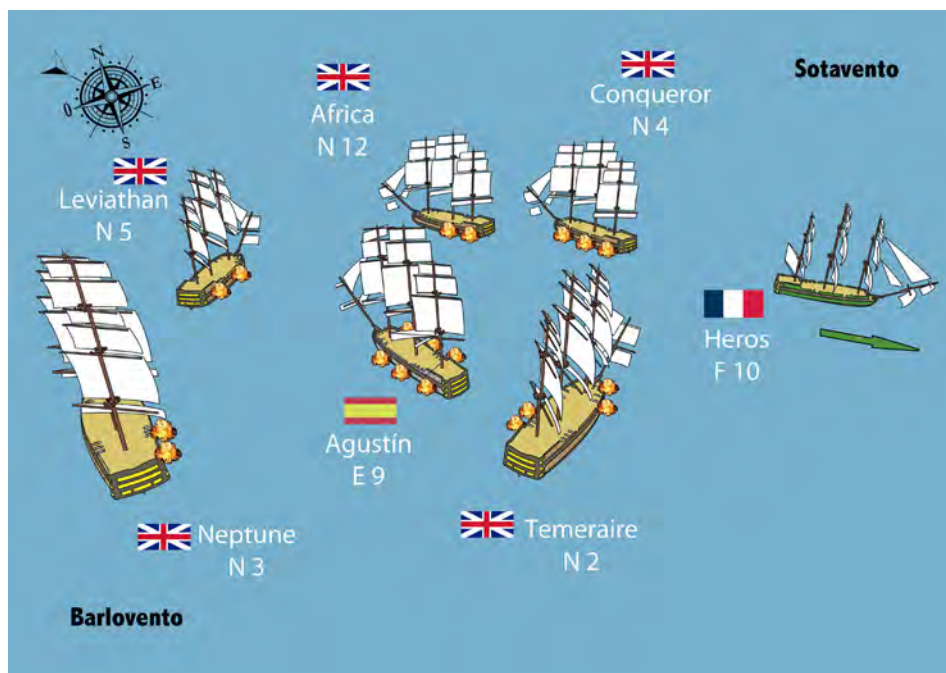


Figura 88

En la figura 89 podemos ver como el San Agustín estaba combatiendo contra cinco navíos enemigos. Por la proa había colisionado contra el Leviathan que le disparaba con mucha ventaja desde su costado de babor contra la proa, la cubierta y toda la arboladura del bravo navío español. Por el costado de estribor del San Agustín el Conqueror le disparaba sin cesar. Por la aleta de babor del navío español el Neptune lo batía con gran ventaja. Y por la aleta de estribor del navío español Neptuno, el Temeraire lo castigaba sin apenas recibir fuego de retorno. Por su otro costado el Temeraire también disparaba contra el navío francés Héros, al que obligaba a alejarse. El San Agustín, en su intento desesperado de acercarse para liberar al Trinidad, colisionó de proa contra el costado de babor del Leviathan⁵⁰⁹ que le disparaba con mucha ventaja. El navío español, tras dos asaltos del navío inglés, no pudo resistir tanta superioridad enemiga y se vio obligado a rendirse al

509 Clayton & Craig. Trafalgar. Págs. 245, 246.

Leviathan. El Neptuno tuvo ciento ochenta muertos y doscientos heridos yéndose a pique en el temporal que siguió a la batalla naval⁵¹⁰.

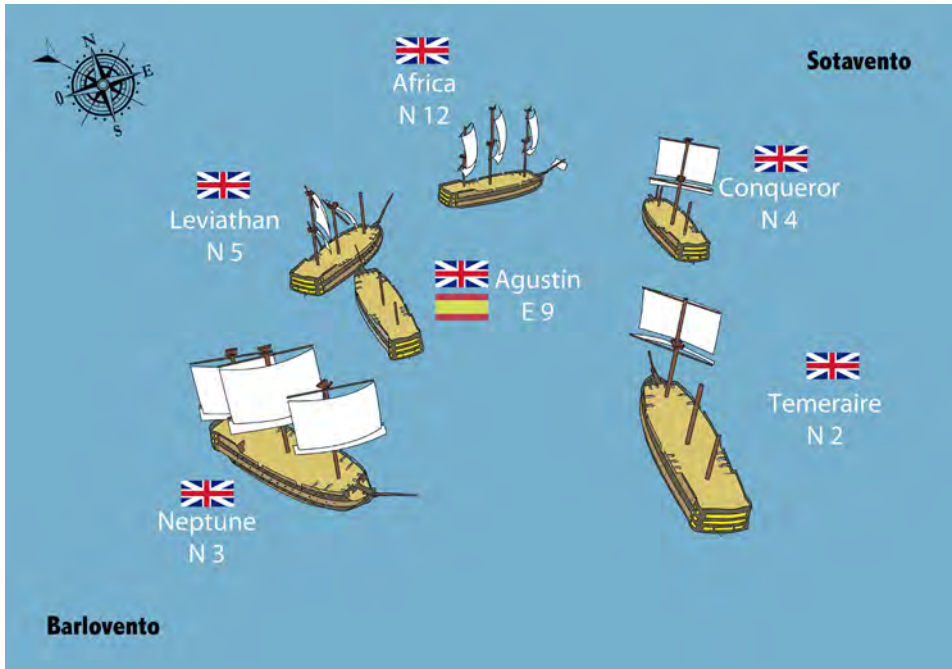


Figura 89

Por el Oeste de la figura los navíos ingleses disparaban contra los restos de la división de Dumanoir que navegaba al Sur y disparaba desde lejos sin acercarse. Por el Este los navíos ingleses Victory, Neptune y Temeraire obligaban con sus potentes cañones al Neptune francés y al San Leandro a alejarse de la zona. El Héros, con once muertos y veintitrés heridos, pudo escapar del centro y se unió a los navíos que, con el Príncipe de Asturias, estaban a sotavento y se retiraban hacia Cádiz. El Neptune se retiró a Cádiz con treinta muertos y cuarenta heridos⁵¹¹ y el San Leandro también buscó abrigo en Cádiz con ocho muertos y veintidós heridos, siempre junto al navío francés, al que siguió en todos sus movimientos y combates según el in-

510 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.195.

511 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.382.

forme del capitán Quevedo, en el que se quejaba de los pocos marineros con los que podía contar⁵¹².

Maniobras y combates entre el Príncipe de Asturias y su división, contra el Dreadnought y otros navíos ingleses. (ocho contra cinco)

De acuerdo con el informe de José Cabeza, primer piloto del San Juan Nepomuceno, los navíos de la división de Collingwood habían formado tres flotillas, una de siete navíos, otra de cinco navíos y en último lugar una flota de retaguardia de tres navíos⁵¹³. La segunda flotilla la componían los navíos Revenge, Defiance, Defence, Thunderer y Polyphemus, junto con la última flotilla de tres navíos ingleses, Swiftsure, Dreadnought y Prince, fueron los que atacaron al grupo de cinco navíos de la retaguardia franco - española entre los que iba el Príncipe de Asturias. Atacaban ocho navíos ingleses a cinco franco - españoles; prácticamente dos contra uno.

El orden de la formación de los navíos franco - españoles en la retaguardia de la línea era el siguiente: por delante navegaba el navío español San Ildefonso, después navegaba el navío francés Achille y le seguía el Príncipe de Asturias⁵¹⁴. A bordo iba el almirante Gravina, jefe de la flota española y el contralmirante Escaño, gracias a quien conocemos de primera mano y de fuente española los detalles más importantes de este reñidísimo y confuso combate naval⁵¹⁵, compilados en su informe a Godoy.

Por la popa del Príncipe de Asturias seguía la derrota el navío francés Berwick⁵¹⁶. A popa del Berwick cerraba una doble e irregular línea de combate franco - española el navío español San Juan Nepomuceno⁵¹⁷.

512 González-Aller. Corpus Documental. Informe del capitán Quevedo a Gravina. Pág. 1.111.

513 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.507.

514 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.633.

515 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.175.

516 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.382.

517 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.036.



En el orden de la formación inglesa al entrar en combate guiaba la flotilla el navío *Revenge*, el mejor armado de los de dos cubiertas, después el *Defiance* detrás el *Defence*, seguido del *Thunderer*, más atrás el *Polyphemus* y por último el más al Sur de la división inglesa era el *Swiftsure*. Más atrás de éstos venían dos navíos de tres cubiertas artilladas, el *Dreadnought* y mucho más atrás el *Prince*.

En la figura 90 vemos la formación inicial de la retaguardia al principio del combate. Los ingleses se acercaban a unos dos nudos, con el viento del Oeste en popa para cortar la línea defensiva por la retaguardia de la flota combinada, que navegaba a un nudo y presentaba algunos barcos parados y fuera de su posición en la formación tratando de retomar sus puestos en la fila. Debido a que el *San Ildefonso* iba algo más adelantado de su posición y dejaba un hueco, el navío inglés *Revenge*, consiguió fácilmente cortar la línea combinada. Al pasar barrió con sus cañones de babor la popa del navío español, que aguantó el terrible cañoneo sin modificar el rumbo⁵¹⁸. El *Revenge* disparó poco después por estribor contra la proa del navío francés *Achille*, que para no abordar⁵¹⁹ al *Revenge* y también defenderse del ataque cambió el rumbo hacia estribor presentando sus cañones de babor contra el navío inglés⁵²⁰. Esta caída de rumbo obligaba a los navíos que le seguían a caer también a estribor para mantener la formación compacta⁵²¹.

518 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 198.

519 Abordar: (De bordo). tr. Dicho de una embarcación: Llegar a otra, chocar o tocar con ella.

520 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 225.

521 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.638.

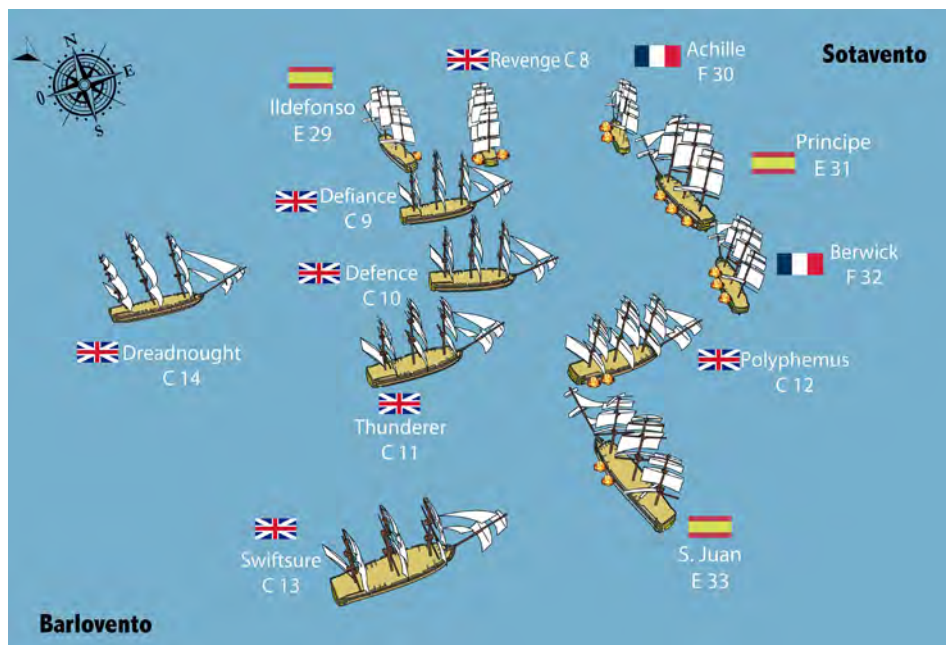


Figura 90

El siguiente navío de la división de Collingwood era el Defiance (C9), que intentaba cruzar la línea defensiva combinada por la proa del Príncipe de Asturias. Más hacia al sur, el siguiente navío inglés era el Defence (C10), que se colocó por el través del Príncipe de Asturias y disparaba desde esa posición. Le seguía el Thunderer que se situó por la aleta de babor del Príncipe de Asturias⁵²². Después venía el navío Polyphemus que dirigía su proa hacia el hueco que había entre el Berwick y el San Juan Nepomuceno.

Por último, el barco ubicado más al sur de la división inglesa era el Swiftsure que se dirigió a cortar la popa del San Juan Nepomuceno, el último de la doble e irregular fila de la flota combinada.

En la figura 91 vemos que el San Ildefonso mantenía el rumbo Norte y combatía duramente contra el Revenge que había orzado y se había situado cerca de su costado de estribor. El Achille cayó a estribor, presentó su costado de babor y disparó sus cañones contra la popa del Revenge.

522 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.385.

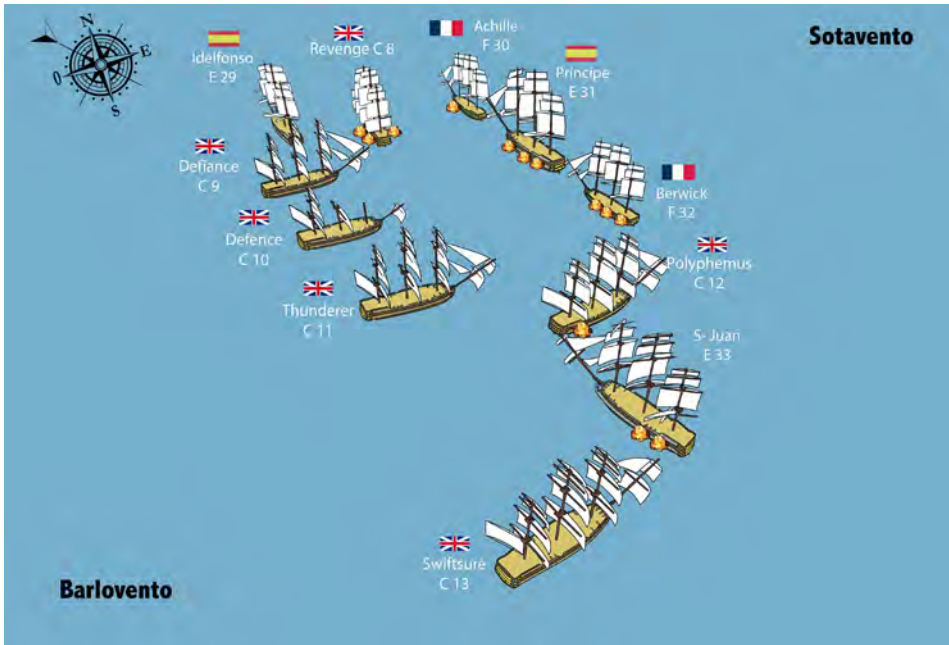


Figura 91

El navío inglés Defiance trató de cortar la popa del Achille y la proa del Príncipe de Asturias; éste aceleró la marcha y el Achille dispuso sus velas en facha reduciendo su poca velocidad y cerró el hueco entre ambos barcos. Además, el intensísimo y acertado fuego del navío español obligó a orzar al inglés y a colocarse —con la jarcia y las velas muy dañadas— por la amura de babor del navío español donde recibía poco fuego de retorno y podía repararse sobre la marcha y disparar sobre la aleta de babor del Achille y también sobre la aleta de babor del San Ildefonso.

El Defence se situó por el través del Príncipe de Asturias, intercambiando cañonazos durante un buen intervalo de tiempo. Escaño en su informe explicaba cómo después del intenso cañoneo entre ambos buques, al aclararse un poco el humo de la pólvora, vio el navío inglés del través de babor del Príncipe de Asturias desarbolado del palo trinquete y del palo mayor apartándose del combate⁵²³. Su lugar lo ocupó desde más lejos el Thunderer,

523 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.173.



pero situado más lejos y por la aleta de babor del Príncipe de Asturias, desde donde recibía poco fuego de retorno y también podía disparar sus cañones a la amura de babor del Berwick, batiéndolos a los dos con sus cañones con mucha ventaja.

Por el centro el Dreadnought venía detrás del Thunderer y tenía orden de Collingwood de mantenerse en contacto visual con él⁵²⁴. Más hacia el sur el Polyphemus aprovechaba otro hueco y cruzaba la línea combinada barriendo la popa del Berwick y la proa del San Juan Nepomuceno. Y por último el Swiftsure cruzó por la popa del San Juan Nepomuceno barriéndolo con sus cañones del costado de babor al pasar.

En la figura 92 podemos ver como el San Ildefonso mantenía el rumbo norte inicial de la formación y gobernaba hacia el centro de la batalla. El Revenge cayó a babor y se acercó al costado de estribor del navío español, para evitar el fuego de todos los cañones del Achille, que había caído a estribor disparando todos sus cañones de ese costado sobre el navío inglés, al que barrió con sus impactos todas las cubiertas desde la popa. Pero el San Ildefonso disparó con tanta furia y vigor que el inglés despobló la cubierta superior y se preparó para repeler el asalto inminente. Algunos capitanes españoles lo consideraban un navío de tres cubiertas⁵²⁵. Esta situación tan apurada para el Revenge la salvó el Defiance que viéndolo en peligro se acercó por el otro costado del San Ildefonso y barrió la cubierta del navío español, que atacado por dos navíos enemigos a la vez quedó a la defensiva, con cuantiosos daños en su jarcia y velas. Por la popa del San Ildefonso también le disparaba ocasionalmente el Thunderer.

524 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 226.

525 González-Aller. Corpus Documental. Págs. 1.507, 1.508.

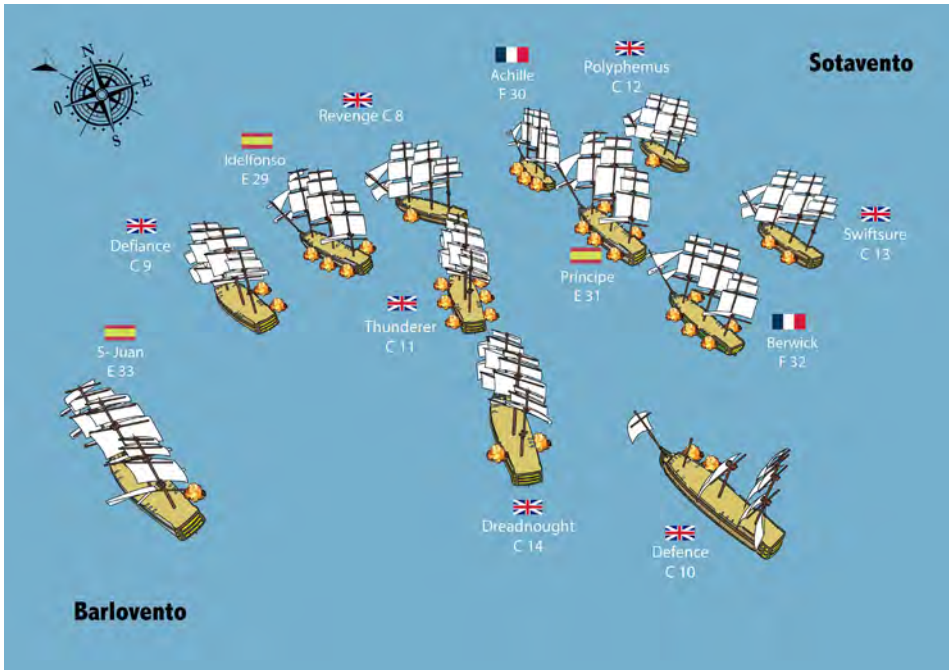


Figura92

El Achille gobernaba con rumbo Nordeste, disparando sus cañones de babor sobre el Revenge. De acuerdo con el informe de Escaño⁵²⁶ el Príncipe de Asturias cayó también a estribor gobernando al Nordeste para mantener la formación defensiva con el navío francés que escoltaba su proa y poder disparar sus cañones de babor sobre el Thunderer que se situaba sobre su amura de babor. Por la amura de estribor del Príncipe de Asturias se había situado el Polyphemus y disparaba también sobre la aleta del Achille. Por la aleta de babor del Príncipe de Asturias se había situado más lejos del inglés Dreadnought y por la aleta de estribor el Swiftsure, que además disparaba sus cañones sobre la amura de estribor del Berwick, el cual cayó también a estribor para que el Príncipe de Asturias defendiera su proa y fue atacado por el Defence que desarbolado izó velas de fortuna y se mantuvo por la aleta de babor del Berwick combatiendo fieramente. Estos tres navíos franco

526 González-Aller. Corpus Documental. Informe de Escaño a Gravina. Pág. 1.173.



- españoles mantuvieron durante mucho tiempo su formación gobernando todos al mismo rumbo del primero de ellos.

Por el Sur el San Juan Nepomuceno conservó el indicado rumbo Norte a pesar de ser atacado por la proa, que barrió el navío inglés Polyphemus y por su popa, que barrió a cañonazos el Swiftsure⁵²⁷.

En la figura 93, hacia las 14:00, horas la división de Gravina se dividió en dos flotillas, una formada por el navío San Ildefonso y el San Juan Nepomuceno, que mantuvieron su rumbo Norte dirigiéndose a reforzar el centro de la batalla y una segunda flotilla en la que navegaba el Achille, el Príncipe de Asturias y el Berwick arrumbando al Nordeste tratando bien de no colisionar con otros navíos, aliados o enemigos que estaban por su proa, o bien de defenderse del barrido de la popa o proa del doble ataque inglés⁵²⁸.

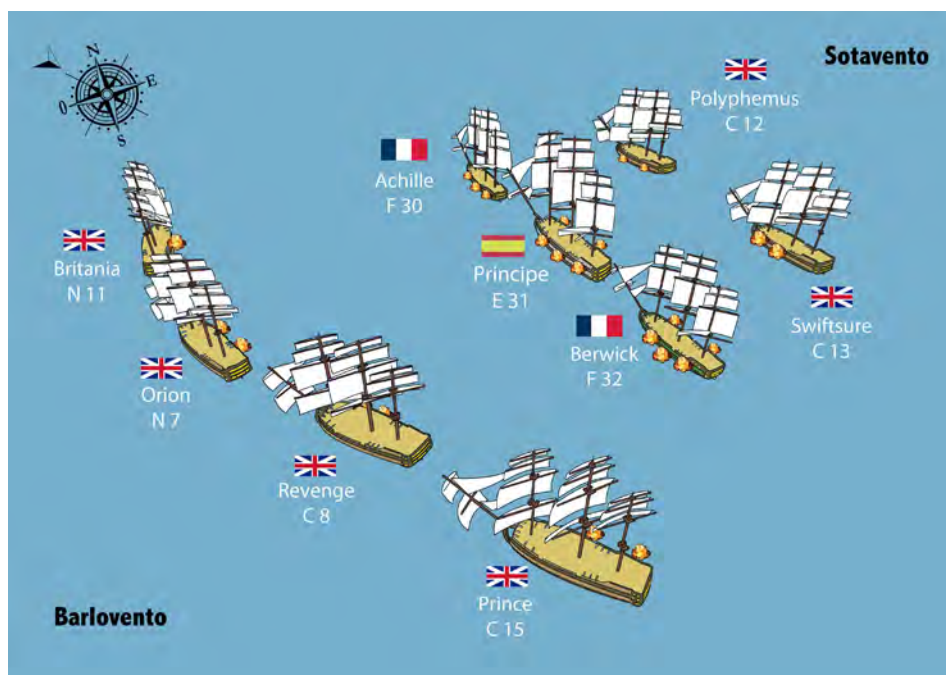


Figura 93

527 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 225.

528 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 226.



Este cambio de rumbo de las escuadras de retaguardia franco - españolas está registrado también por un esquema recogido por el marino historiador González-Aller en su excelente Corpus Documental, y atribuido a Escaño en el que se muestra claramente como la división de Collingwood cortaba la retaguardia combinada y la obligaba a navegar hacia el Este⁵²⁹. Esta maniobra permitía a Churruca a bordo del San Juan Nepomuceno, reunirse con su amigo Alcalá Galiano del Bahama, que estaba siendo atacado por fuerzas enemigas superiores y también se mantenía a barlovento de la batalla.

El Revenge se separó del San Ildefonso al ser atacado desde su popa por el potente y preciso en el tiro Príncipe de Asturias. El Revenge había frenado su marcha y caído a estribor para poder disparar sobre la amura de babor del navío español. Gravina navegaba con rumbo variable al Nordeste y al Norte para poder disparar con todos los cañones contra los cuatro navíos ingleses que se le situaban por las amuras o por las aletas, de acuerdo con el informe de Escaño⁵³⁰. Por la amura de babor del Príncipe de Asturias iba disparando sus cañones el Thunderer y por la aleta de babor el Dreadnought⁵³¹. Por la amura de estribor disparaba sus cañones el Polyphemus y por la aleta de estribor el Swiftsure. Estas hábiles maniobras del Príncipe de Asturias y la acertada acción de sus artilleros y marineros obligaban a los navíos ingleses a alejarse rápidamente de él para evitar ser desarbolados. Sin ninguna duda el Príncipe de Asturias contaba con la mejor dotación de toda la flota combinada.

En la figura 94 el Dreadnought, seguido del Thunderer y del Defiance se apartaron de la persecución del Príncipe de Asturias y se dirigieron en pos del San Juan, que contra todo pronóstico había roto el cerrojo inglés y se dirigía hacia el centro de la batalla naval⁵³².

529 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.065.

530 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.173.

531 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.638.

532 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 225.

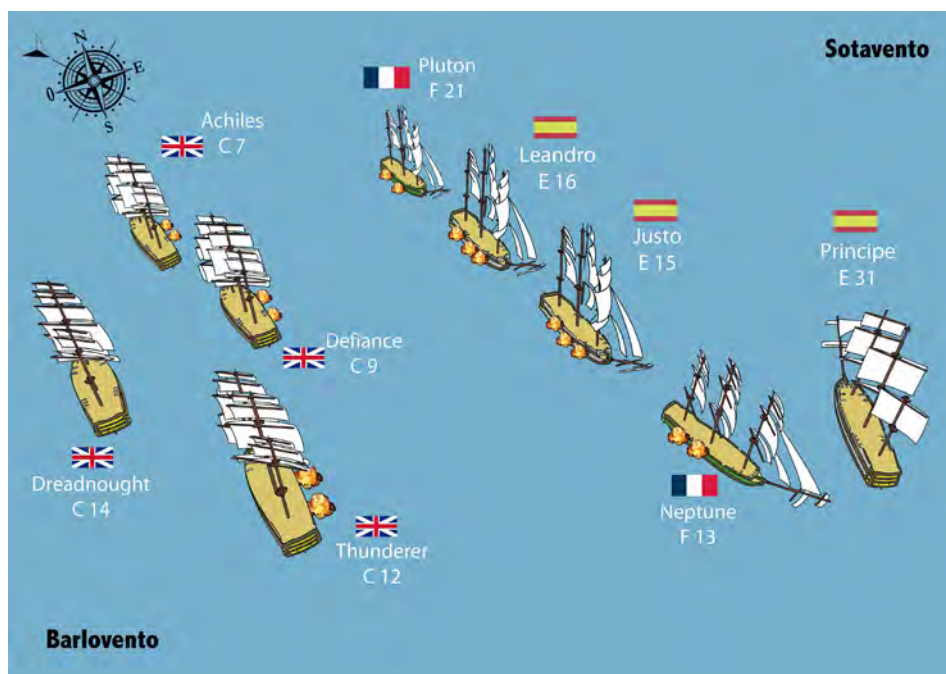


Figura 94

Para evitar que el poderoso Príncipe de Asturias pudiera acercarse al centro de la batalla, dos navíos de la división de Nelson, el Orion y el Britannia con el contralmirante Earl of Northesk a bordo, viniendo desde el Norte dispararon desde lejos sobre la proa del navío español. Para responder al fuego de estos dos navíos ingleses el Príncipe de Asturias que arrumbaba al Norte en ese momento, no tuvo más remedio que caer al rumbo Nordeste y disparar todos los cañones de babor. Los dos navíos ingleses se retiraron rápidamente sin responder al fuego español⁵³³. Una esquirla de metralla alcanzó el brazo del almirante Gravina produciéndole una herida grave en la articulación, que le condujo a la enfermería. La gran potencia de tiro y aciertos del Orion hicieron que fuera confundido con un navío de tres cubiertas por capitanes de navíos franceses y españoles⁵³⁴. El propio capitán Codrington del Orion reconoció por escrito que el Príncipe de As-

533 González-Aller. Corpus Documental. Tomo II. Pág. 1.173.

534 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 230.



turias disparaba tantos cañonazos y tan bien dirigidos a la arboladura que era imposible acercarse a menos de seis cables (unos 600 metros) de él sin ser desarbolados⁵³⁵.

El Revenge que había quedado muy dañado en su jarcia, arboladura y velas a consecuencia de los disparos del San Ildefonso, del Achille y del Príncipe de Asturias, volvió a combatir contra el San Ildefonso que se había retrasado también por presentar su jarcia y arboladura dañada de los combates anteriores con el Revenge, el Defiance y el Thunderer⁵³⁶. El Berwick se había quedado el último de la línea combinada combatiendo contra el Swiftsure por la amura de estribor y por el otro costado contra el Defence, que con la jarcia y arboladura destrozadas y velamen de fortuna trataba de aferrarse a su costado y combatía duramente contra él.

Por el Sur, el Prince, el último navío de la división de Collingwood, se acercaba al Príncipe de Asturias buscando la distancia apropiada de tiro de cañón.

En la figura 95 podemos ver como el Achille cambió el rumbo hacia estribor para atacar al navío inglés del mismo nombre, que estaba destrozando la arboladura y equipo de gobierno del navío español Argonauta. También el Polyphemus atacó al francés Achille hasta que dejó de disparar y quedó ardiendo y aparentemente rendido.

535 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 231.

536 González-Aller. Corpus Documental. Informe del capitán brigadier Vargas al almirante Gravina Pág. 1.176.

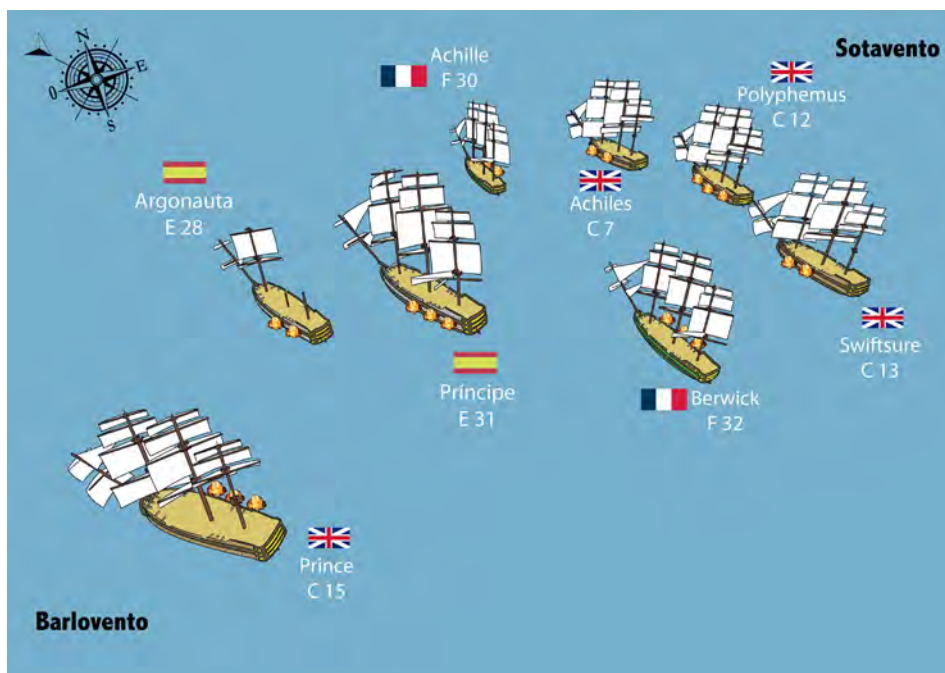


Figura 95

El Príncipe de Asturias comprobando que el navío español Argonauta estaba parado, de vuelta encontrada, sin bandera y sin responder al fuego del inglés Achilles, se aproximó y paró⁵³⁷ su buque para prestarle ayuda. Envío un esquife⁵³⁸ con un oficial y marineros para volverlo a la lucha. El Prince, último navío de la división de Collingwood, se aproximó al Príncipe de Asturias por la aleta de babor y cayendo a babor para presentar su costado de estribor disparó todos sus cañones sobre la popa del navío español. El Príncipe de Asturias orzó al rumbo Norte para presentar su costado de babor al buque enemigo y disparó todos sus cañones de ese costado con tal puntería que el Prince se retiró rápidamente sin contestar al certero fuego espa-

537 Pairar: Del occit. pairar ‘soportar’, ‘aguantar’, ‘tener paciencia’. Conjug. c. bailar. intr. Mar. Dicho de una nave: Estar quieta con las velas tendidas y largas las escotas.

538 Esquife: Del cat. esquif, este del it. ant. schifo, y este del longobardo *skif; cf. a. al. ant. skif, ingl. ship. m. Barco pequeño que se lleva en el navío para saltar a tierra y para otros usos.



ñol⁵³⁹. Pero la metralla alcanzó la pierna de Escaño que tuvo que ser bajado a la enfermería para cortarle la hemorragia. Al cabo de unos minutos Escaño regresó a la popa y ordenó que le trajeran una silla para poder seguir dirigiendo la batalla de la retaguardia franco - española⁵⁴⁰.

El Berwick siguió navegando hacia el Nordeste, cayendo a estribor del Príncipe de Asturias, continuando su lucha contra el Swiftsure. El Defence cayó a babor para alejarse del Príncipe de Asturias buscando la protección del Prince y después se dirigió a combatir al San Ildefonso.

A las 16:00 horas el Dreadnought, el Thunderer y el Defiance volvieron del ataque al San Juan y continuaron acosando al bravo navío Príncipe de Asturias que se encontraba aislado, con la arboladura y jarcia muy debilitada por el sostenido combate. Por un momento dejó de disparar mientras se reparaba y en junta de oficiales se decidía si rendir el navío a los tres buques ingleses que lo acosaban desde larga distancia y cerraban el paso hacia el centro de la batalla o tratar de embarrancarlo⁵⁴¹ en la costa a propuesta de Gravina⁵⁴², que era lo que el cosmógrafo Alonso de Chaves recomendaba en su Tratado de Navegación⁵⁴³.

Para el almirante español Vigodet, que participó en la batalla como alférez de fragata del San Ildefonso, los navíos franco - españoles debieron haber navegado tan próximos a la costa que los navíos ingleses no se hubieran atrevido a acercarse a doblarlos por miedo a varar en territorio hostil⁵⁴⁴. En esta apurada situación para el Príncipe de Asturias vino en su ayuda el Neptune seguido del San Justo. A más distancia se acercaban el San Leandro y

539 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.638.

540 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.173.

541 Embarrancar: De en- y barranco. intr. Dicho de un buque: Varar con violencia encallando en el fondo. U. t. c. tr

542 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.639.

543 Alonso de Chaves. Espejo de navegantes. Pág. 239.

544 González-Aller. Corpus Documental. Anexo 34. Memorias del capitán general Casimiro Vigodet. Pág. 1.525.



el navío francés Plutón. Ante este refuerzo franco - español los navíos ingleses Dreadnought, Thunderer y Defiance se retiraron más lejos del Príncipe de Asturias. En esos momentos fueron requeridos por Collingwood para enfrentarse a la división de Dumanoir que amenazaba con atacar el centro de la batalla y recuperar las presas. El Berwick se había rendido al navío inglés Achilles, y el navío francés Achille se había rendido a los navíos ingleses Swiftsure y Polyphemus que, después de dejar dotación de presa, se alejaron para combatir a otros navíos combinados.

El San Ildefonso totalmente desarbolado fue rendido por los navíos Defence y Revenge⁵⁴⁵. El San Juan Nepomuceno después de un bravísimo combate había sido rendido antes por el potente navío Dreadnought y otros cinco navíos ingleses.

Hacia las 16:30 horas murió Nelson. Y una hora más tarde, hacia las 17:30, tras la explosión del Achille cesó el combate. Gravina elevó la orden de regreso a puerto de los once navíos que se habían reunido junto a él, seis españoles y cinco franceses. La mayoría se encontraban muy dañados, pero todavía eran gobernables.

En la figura 96 podemos ver como se retiraban hacia Cádiz los navíos supervivientes dirigidos por el Príncipe de Asturias, los españoles Rayo, San Francisco, San Justo, San Leandro, Montañés y los franceses Héros, Neptune, Plutón, Indomptable y Argonaute⁵⁴⁶.

545 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 240.

546 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.639.

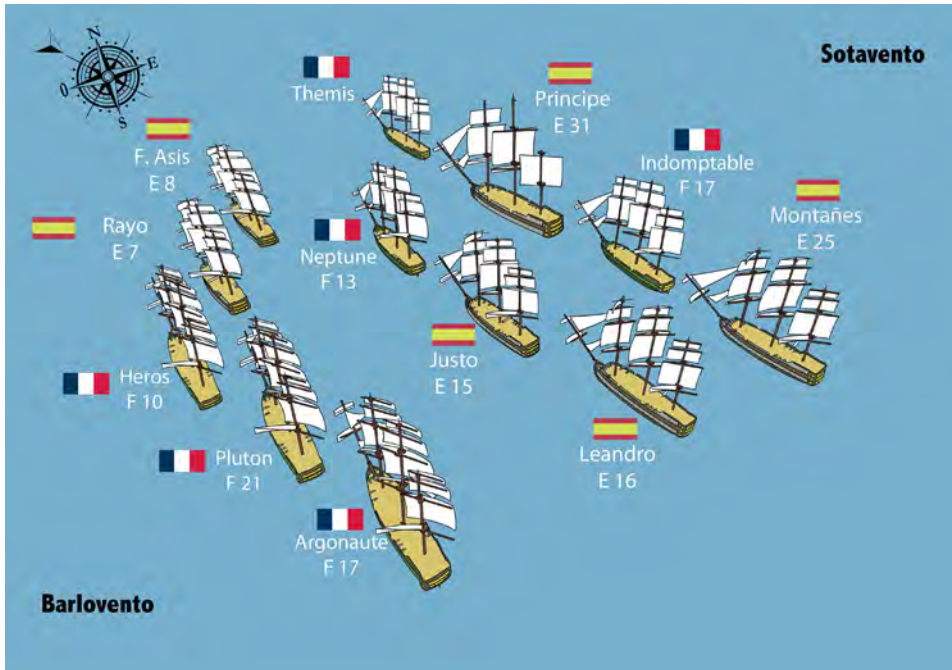


Figura 96

Según Escaño⁵⁴⁷ el Príncipe de Asturias tuvo cincuenta y tres muertos y ciento doce heridos en el combate. En el temporal del día siguiente desarboló de los palos de mesana y mayor estando ya en el fondeadero⁵⁴⁸ de la Bahía de Cádiz.

No tenemos más remedio que preguntarnos ¿qué habría pasado en este combate si los quince navíos españoles hubieran estado tripulados por oficiales, marineros y artilleros tan bien adiestrados como los del Príncipe de Asturias?

547 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.640.

548 Fondeadero: m. Lugar de profundidad suficiente para que la embarcación pueda fondear.



Maniobras y combate entre el San Juan Nepomuceno y otros navíos ingleses

Este puede ser considerado como uno de los combates más heroicos, efectuado con toda determinación y cumpliendo el deber más allá del honor de su capitán y toda su dotación. En el informe de Escaño consideraba que fue doblado por la popa y se batió arrogantemente, hasta la muerte de su capitán en que tuvo que ceder ante fuerzas muy superiores⁵⁴⁹.

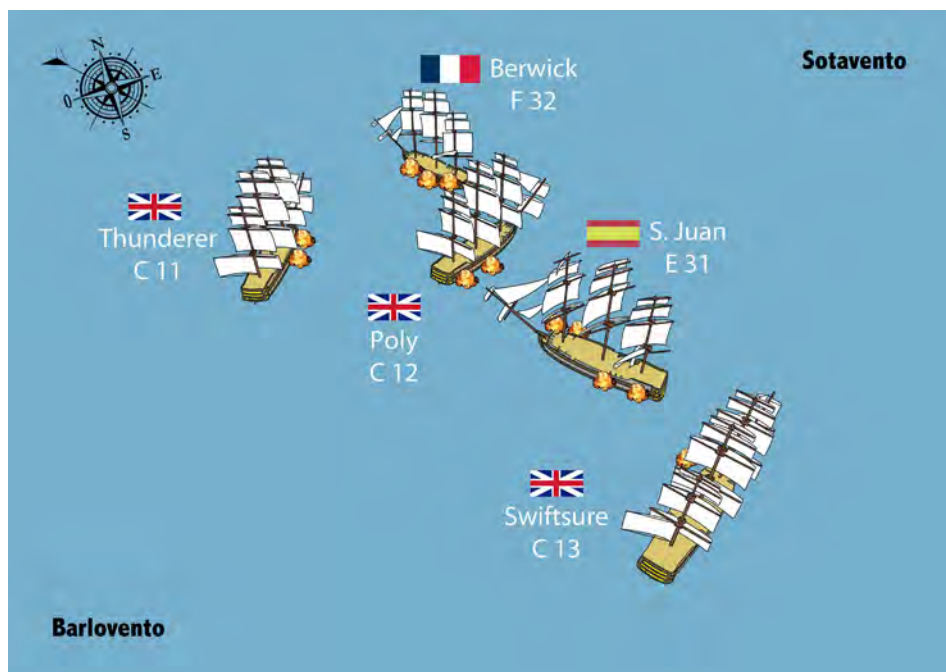


Figura 97

En la figura 97 de acuerdo con el informe de José Cabeza, primer piloto del San Juan Nepomuceno⁵⁵⁰, podemos ver como el navío español al mando de Churruga, situado en el último lugar de la doble línea defensiva franco - española, fue atacado por tres navíos ingleses, con el viento casi en calma. Por la proa del San Juan Nepomuceno cortó la línea y barrió a cañonazos sus cu-

549 González-Aller. Corpus Documental. Informe de Escaño a Gravina. Pág. 1.176.

550 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.587.



biertas el navío inglés Polyphemus que también barrió la popa del Berwick. El San Juan Nepomuceno fue también barrido a cañonazos —sin cambiar de rumbo para mejorar su defensa— por la popa por el Swiftsure⁵⁵¹.

Por la amura de babor el potente Dreadnought disparaba desde más lejos, según el informe del capitán del navío accidental Nuñez⁵⁵². Desde la amura de babor del San Juan Nepomuceno también se recibía fuego del Thunderer, que situado entre el Berwick y el San Juan Nepomuceno disparaba sobre ambos dando guiñadas de rumbo.

En la figura 98 vemos como el Berwick iba gobernando al Nordeste, el mismo rumbo que el Príncipe de Asturias, y se iban alejando del San Juan Nepomuceno que mantenía el rumbo Norte. A consecuencia del combate artillero entre el Defence y el Príncipe de Asturias, el primero quedó desarbolado de los palos trinquete y mayor y por tanto sin gobierno ni propulsión, es decir parado, atravesado al viento y abatiendo. El Thunderer ocupó su puesto adelantándose y situándose por la aleta de babor del buque insignia español, pero más lejos. Asimismo, el Dreadnought también se adelantó para combatir por la aleta de babor del Príncipe de Asturias, pero desde más lejos. Por el costado de estribor del San Juan Nepomuceno también se iban adelantando, para disparar al Príncipe de Asturias los dos navíos ingleses que habían cortado la línea, el Polyphemus y el Swiftsure, que no cesaban de disparar sus cañones, dando apropiadas guiñadas de rumbo para presentar sus costados y cañones al Berwick y al San Juan Nepomuceno. A consecuencia de estas maniobras, la amura y costado de babor del San Juan Nepomuceno quedaron libres de navíos enemigos.

551 Clayton & Craig. Trafalgar. Págs. 225, 226.

552 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.508.

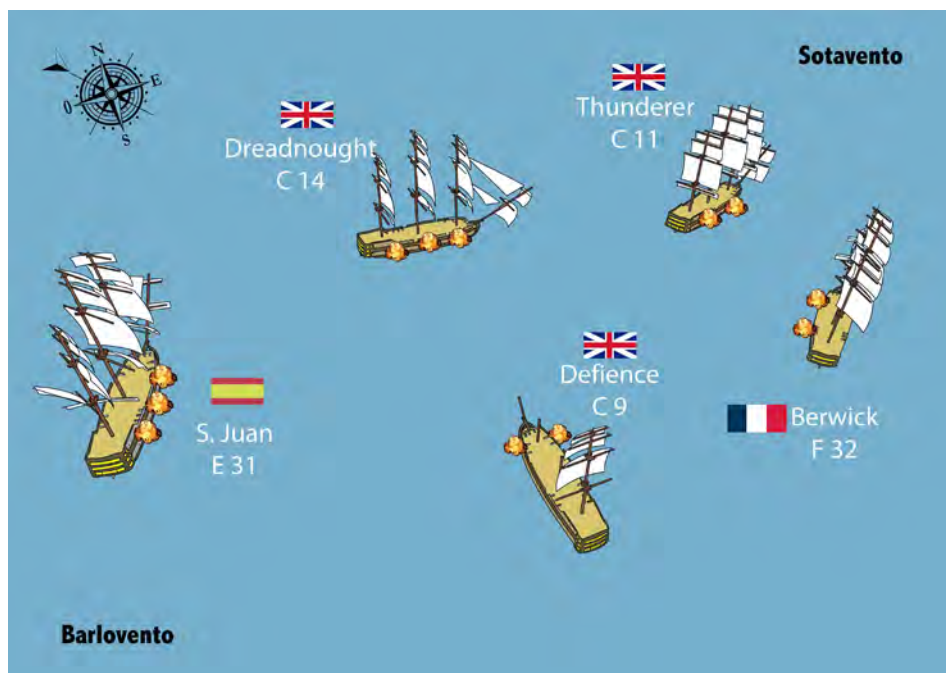


Figura 98

Debido a su superior velocidad, arrumbando al Norte, y del hueco que quedó abierto, el San Juan Nepomuceno se fue separando del grueso de navíos que luchaban en la retaguardia y navegaban con rumbo Nordeste y Este, acercándose hacia el centro de la batalla naval.

En la figura 99 podemos ver como el San Juan Nepomuceno navegó al rumbo Norte a toda vela por el claro de navíos ingleses que apareció por su proa gracias a la eficacia del fuego del Príncipe de Asturias. El San Juan Nepomuceno pasó disparando sobre la popa y aleta del Defience que, sin propulsión y abatiendo hacia sotavento, estaba reparando su arboladura de los graves daños que el Príncipe de Asturias le infligió en su anterior duelo artillero.

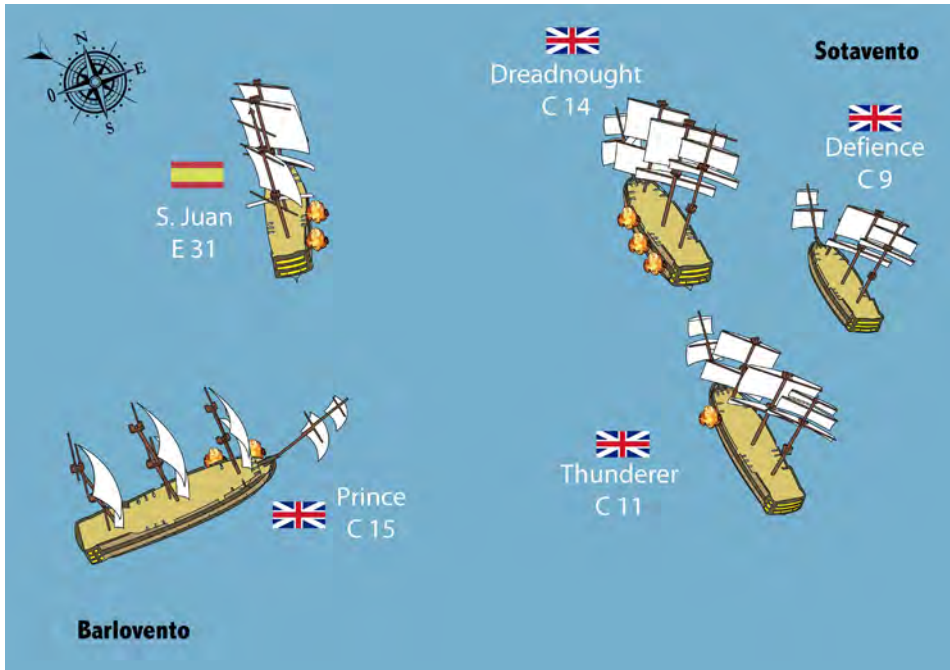


Figura 99

Desde el Sur y muy lejos, el Prince navegaba al rumbo Nordeste en persecución del Príncipe de Asturias y de paso disparaba a la popa del San Juan Nepomuceno. Pero éste se iba escapando según navegaba hacia el Norte para llegar al centro de la batalla, donde el Bahama también resistía en lucha desigual combatiendo continuamente contra dos y esporádicamente contra más navíos ingleses.

Más al Norte el Dreadnought trataba de ocupar el puesto que el Revenge había dejado al ser destrozada su jarcia por el Príncipe de Asturias. El navío inglés Polyphemus se iba adelantando y se colocaba por la amura de estribor del Príncipe de Asturias, y el Swiftsure se situaba por la aleta de estribor del mismo navío, al que disparaban desde una posición muy ventajosa, pues el navío español apenas podía disparar sus cañones contra los dos navíos ingleses. El Swiftsure también disparaba sus cañones sobre la amura de estribor del Berwick.

En la figura 100 podemos ver como el Dreadnought observando que el navío español San Juan navegaba al rumbo Norte y se separaba de la formación dirigiéndose a reforzar el centro de la batalla, se fue tras él para impedirlo, abandonando temporalmente el ataque contra el Príncipe de Asturias. Le acompañaban también el navío Thunderer y el Defiance. Durante casi dos horas el San Juan combatió contra cinco y a veces seis navíos enemigos, según el informe de Núñez y de Cabezas⁵⁵³.

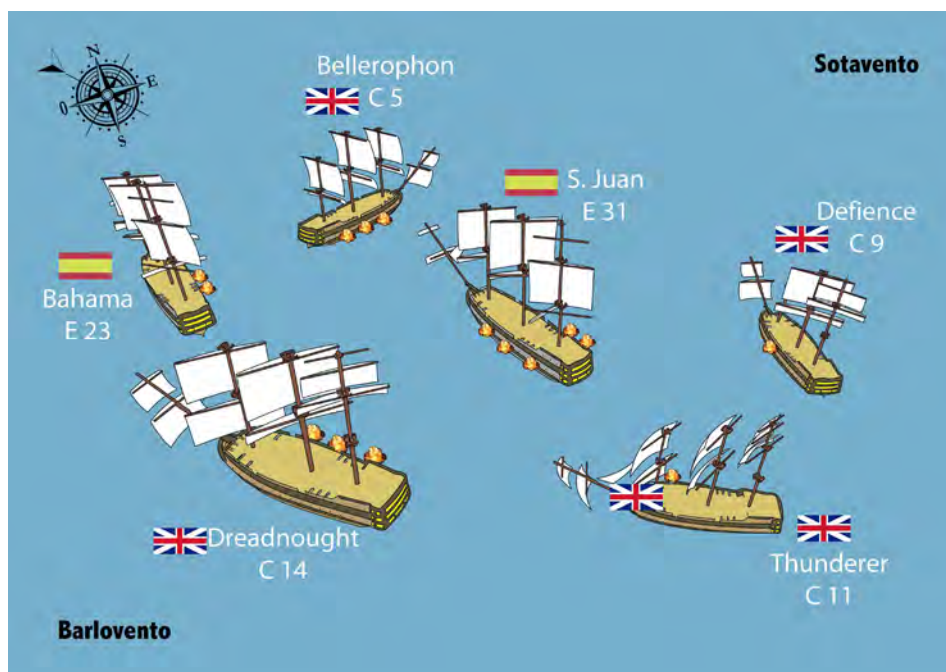


Figura 100

Cuando el San Juan llegó a la zona donde combatía el navío español Bahama redujo sus velas y aminoró. Por la proa del San Juan el Bellerophon le disparaba y barría a cañonazos el casco y sus cubiertas. Por la aleta de babor del San Juan el Dreadnought, que llegó persiguiendo el navío español, le disparaba fortísimas andanadas contra su arboladura y cubiertas. Por la popa del San Juan, el Thunderer disparaba sus cañones contra su arboladura y

553 González-Aller. Corpus Documental. Informe de Núñez a Gravina. Pág. 1.170.



cubiertas. Por aleta de estribor del San Juan, el Defiance disparaba sus cañones contra el casco y todas sus cubiertas. Cuatro navíos ingleses, uno de tres cubiertas, estaban destruyendo sistemáticamente al magnífico navío y a la bravísima dotación española.

En la figura 101 podemos ver al navío San Juan que había llegado a las proximidades del Bahama, pero ya estaba completamente cercado y siendo atacado por cinco navíos ingleses. Por la proa el Bellerophon, por la amura de babor el Dreadnought, por la aleta de babor el Thunderer, por la popa el Defiance y por la amura de estribor el Belleisle.

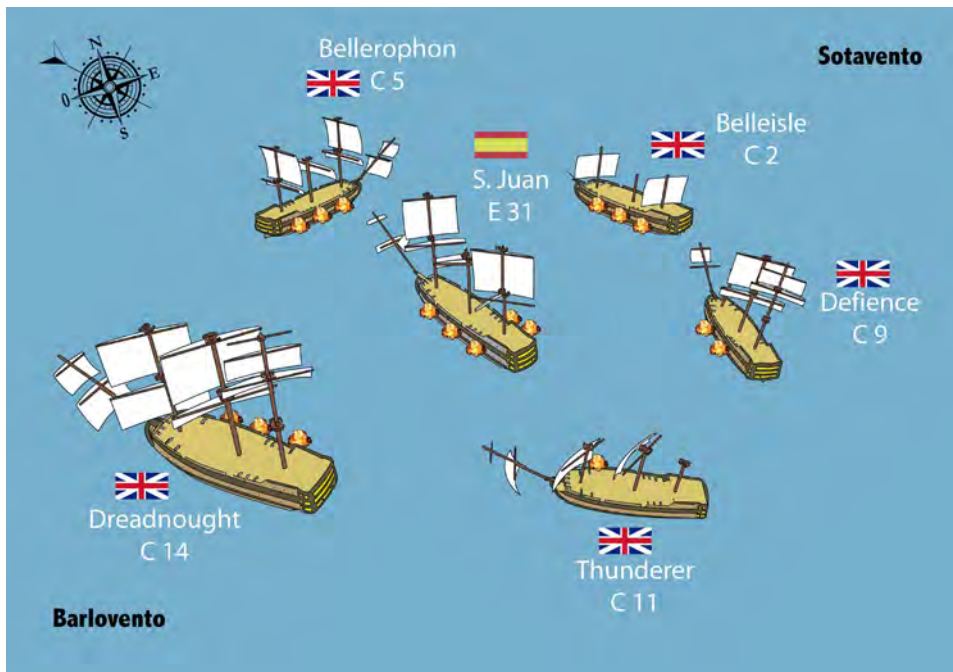


Figura 101

Estos navíos muy bien adiestrados en el tiro y maniobras, disparaban alternativamente, cuidando de hacerlo en oposición, uno apuntando al casco, y otro arriba a la arboladura, cuando no estaban enfilados con ningún navío amigo⁵⁵⁴. Por la amura de estribor del San Juan, el Belleisle disparaba sus

554 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 209.



cañones contra el casco para no dañar a los otros navíos ingleses del otro costado del San Juan⁵⁵⁵.

En la figura 102 podemos ver al San Juan combatiendo contra seis navíos ingleses del otro costado del San Juan⁵⁵⁵. Por la proa el Tonnant y el Bellerophon, por el costado de babor el Dreadnought, por la aleta de babor el Thunderer, por la popa el Defiance y por la aleta de estribor el Belleisle.

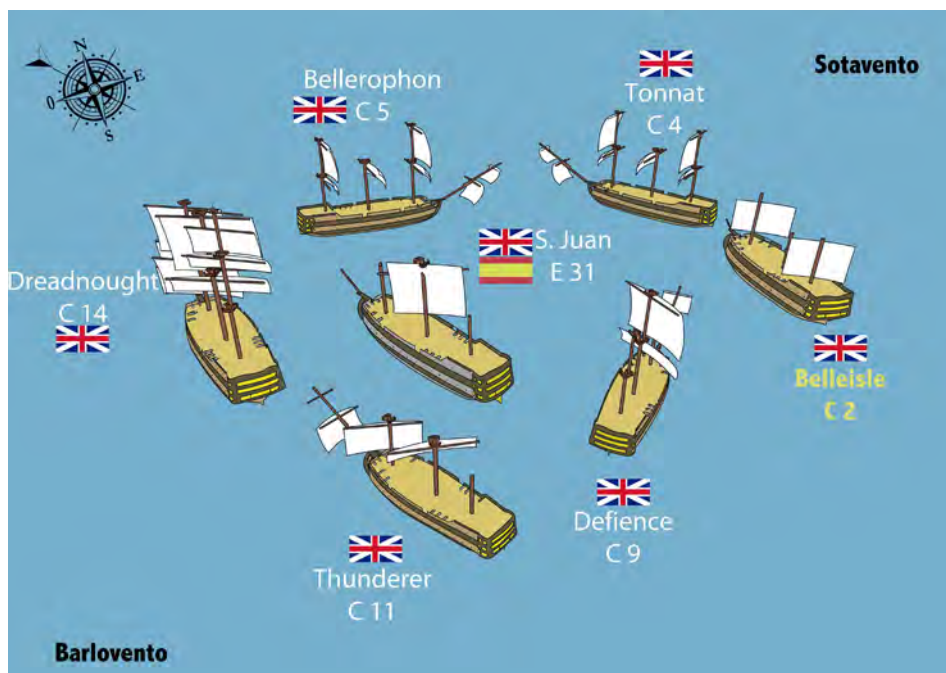


Figura 102

Hacia las 15:30 horas resultó herido de muerte Churruca; una fatídica bala de cañón le arrancó la pierna desde la parte más alta del muslo. Como no se le podía aplicar un torniquete, el propio Churruca pidió, para evitar desangrarse y poder seguir dirigiendo el navío, que le subieran un barril lleno de harina y allí introdujo la cadera herida para contener la hemorragia hasta que perdió el conocimiento y fue retirado a la en-

555 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 231.



fermería, donde poco después murió⁵⁵⁶. 573 Pasados unos quince minutos y tras junta de oficiales se rindió el navío totalmente destrozado⁵⁵⁷ al Dreadnought.

Navíos que combatieron durante cuatro horas contra el San Juan Nepomuceno de 74 cañones con 100 muertos y 150 heridos			
Buque	Artillería	Muertos	Heridos
Dreadnought	98 cañones	7 muertos	26 heridos
Defiance	74 cañones	17 muertos	53 heridos
Thunderer	74 cañones	4 muertos	12 heridos
Defence	74 cañones	7 muertos	29 heridos
Belleisle	74 cañones	33 muertos	93 heridos
Polyphemus	64 cañones	2 muertos	4 heridos
Swiftsure	74 cañones	9 muertos	8 heridos
Tonnant	74 cañones	26 muertos	50 heridos
Bellerophon	74 cañones	27 muertos	123 heridos
Prince	98 cañones	Sin bajas	Sin bajas
10 NAVÍOS	778 CAÑONES	132 MUERTOS	398 HERIDOS

El Dreadnought continuó el combate y fue persiguiendo de nuevo al Príncipe de Asturias hasta que al poco tiempo fue llamado por señales de Collingwood⁵⁵⁸.

El San Juan Nepomuceno⁵⁵⁹ había combatido contra diez navíos y más de setecientos setenta cañones. El navío español fue llevado por los ingleses

556 Tradición oral popular de la gente de la costa de Andalucía, oída por el autor en los años 1955-60.

557 González Aller. Corpus Documental. Informe de Escaño. Pág. 1173.

558 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.385.

559 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.207.



como presa a Gibraltar y al cadáver del brigadier y al capitán del navío vasco don Cosme Churruca se le rindieron por sus propios enemigos los mayores honores como almirante por su altísimo valor y enorme pericia naval y militar.

Maniobras de otros navíos y combates de las dos flotas

En estos combates y maniobras los navíos franco - españoles se mostraron muy valerosos pero la superioridad de navíos enemigos de al menos dos contra uno y hasta de tres y cuatro contra uno hicieron una heroica resistencia hasta quedar totalmente desarbolados y sin capacidad de maniobra aislados y rendidos con todos los honores.

Maniobras y combates de los ingleses Bellerophon, Colossus y Achilles contra los franco - españoles, Bahama, Aigle, Montañés, Swiftsure, Argonauta y Argonaute.

En este enfrentamiento se comprueba mejor que en otros como la doble línea se tradujo en una ventaja para maniobrar y disparar contra los navíos enemigos, que los cortaban y doblaban. Su doble alineación y a pesar de la poca velocidad que llevaban supuso que tres navíos ingleses tuvieron que combatir inicialmente contra seis navíos aliados y solo después con ayuda de otros seis navíos ingleses que iban llegando pudieron derrotarlos con mucha dificultad.

De acuerdo con la declaración de Gutiérrez de Rubalcaba⁵⁶⁰, capitán accidental del Montañés, a su barlovento, hacia las 12:30 horas, se habían interpuesto varios navíos aliados, que debían ser por su situación los navíos franceses Swiftsure y Argonaute. Por consiguiente, a sotavento y por la popa del Argonaute se encontraba también maniobrando y avanzando lentamente el Montañés. A sotavento y por la proa del Montañés se encontraba maniobrando lentamente por el poco viento y las velas de combate presentadas, el también español Argonauta.

560 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.106.



En la figura 103 hacia el Norte podemos ver como desde barlovento llegaba a toda velocidad con el viento en popa el Bellerophon⁵⁶¹ que se dirigía inicialmente a la proa del Bahama⁵⁶² al mando de Alcalá Galiano⁵⁶³. Pero como el Bahama aceleró la marcha y cerró el hueco de proa con el Algeiras, el navío inglés se dirigió a cortar la popa del Bahama.

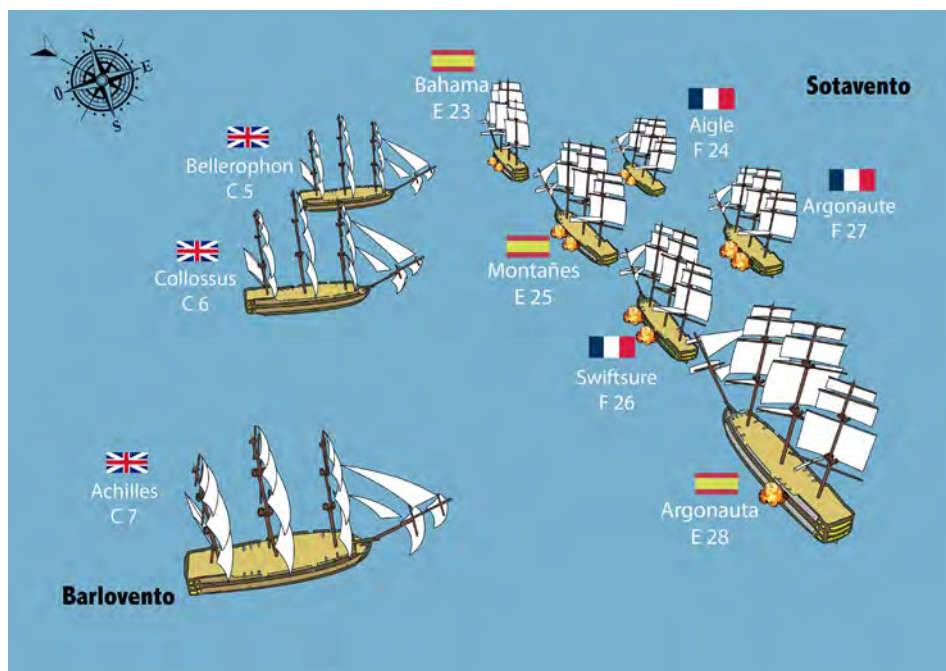


Figura 103

Algo a popa y a sotavento del Bahama se encontraba maniobrando y casi parado el Aigle⁵⁶⁴.

Por el centro llegaba navegando a toda vela el navío inglés Colossus, que se dirigía hacia la popa del Swiftsure. A sotavento y por la aleta de estribor del Swiftsure navegaba el también navío francés Argonaute.

561 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.385.

562 El buque en la Armada Española. Pág. 208.

563 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.003.

564 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.382.



Más al sur, a toda vela, el Achilles se dirigía a la popa del casi parado Montañés que había sido obstaculizado en su marcha por los dos navíos franceses que le cruzaron su proa viniendo desde sotavento.

De acuerdo con el informe del segundo capitán accidental del Argonauta⁵⁶⁵ al comenzar el combate se encontraba a sotavento de la línea y tenía al Montañés por su aleta de babor y al Aigle por su amura de babor⁵⁶⁶.

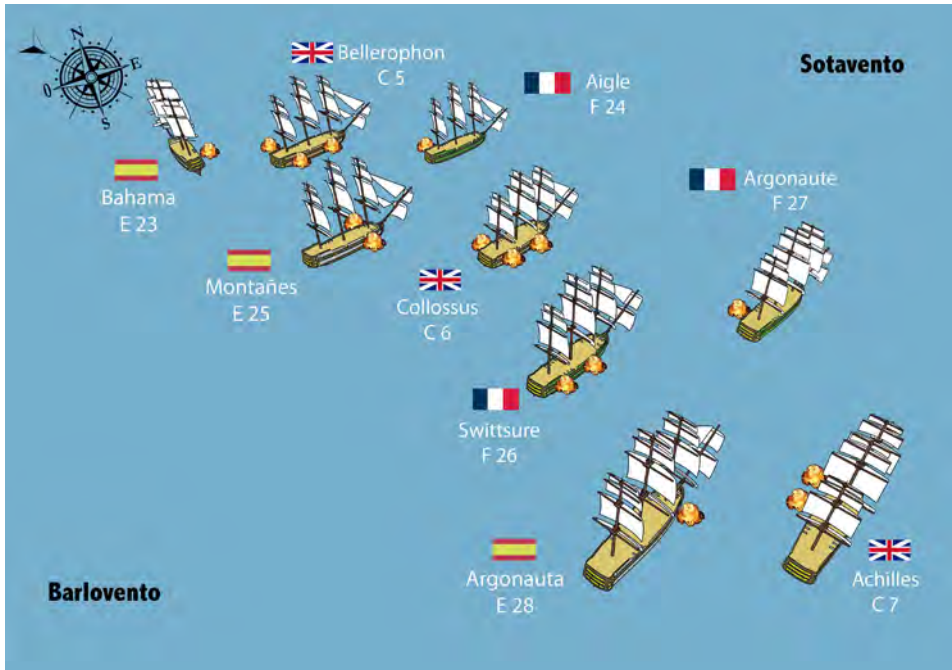


Figura 104

En la figura 104 podemos ver como la popa del Bahama fue asolada a cañonazos por el Bellerophon, manteniendo el navío español el rumbo Norte y aguantando el castigo sin defenderse con sus cañones de los costados para no salirse de la línea de combate. El Bahama sufrió grandes daños en la jar-

565 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.187.

566 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.189.

cia y arboladura y un incendio en un pequeño pañol⁵⁶⁷ de pólvora, además de resultar herido su capitán⁵⁶⁸.

El Bellerophon beneficiado por su mayor velocidad pasó la popa del navío español y cayó sobre la amura de babor del Aigle, al que obligó a caer a estribor iniciándose un cañoneo intenso entre los dos navíos, de más de media hora, en la cual la dotación del Aigle trató de tomar al asalto la cubierta del navío inglés. Después de una media hora de combate ambos buques se separaron fortuita o accidentalmente y continuaron combatiéndose a distancia.

El Colossus pasó por la popa del Swiftsure barriendo a cañonazos todas sus cubiertas, que se convirtieron en una pesadilla de astillas y metralla, produciéndole grandes daños. A sotavento apareció entre el humo el Argonaute y barrió todas sus cubiertas a cañonazos, dañándole la jarcia y colisionando contra la amura de estribor del Colossus. Ambos buques quedaron juntos cañoneándose durante una media hora, en la cual la dotación del buque francés intentó asaltar la cubierta del Colossus; de nuevo fortuita o voluntariamente se separaron ambos navíos y continuaron cañoneándose mientras se alejaban.

Más al Sur el Achilles pasó por la popa del Montañés al que cortó y barrió la popa a cañonazos. El navío inglés siguió navegando a sotavento y se dirigió a cortar y cañonear la popa del Argonauta que navegaba más a sotavento. El segundo capitán español del Argonauta pensó que era un navío de tres cubiertas el que le atacaba por su intensidad y potencia de fuego.

En la figura⁵⁶⁹ 105 podemos ver como el Bahama, que había reparado algunos daños, cae a estribor para ayudar al Aigle, pero poco después se vio atacado por su costado de babor por el Colossus. Más tarde también el Bellerophon

567 Pañol: Etim. disc. m. Mar. Cada uno de los compartimentos que se hacen en diversos lugares del buque, para guardar víveres, municiones, pertrechos, herramientas, etc.

568 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 187.

569 Figura teniendo en cuenta las declaraciones disponibles de los capitanes y jefes de los navíos implicados y tomando referencias principalmente del Corpus Documental de González-Aller, Trafalgar de Cayuela y Pozuelo, A History of sea power de Stevens & Westcott, Trafalgar de Clayton & Craig y de las Reglas de Maniobra y Navegación de los grandes veleros.



phon le atacó por el costado de estribor. A las 13:30 falleció Alcalá Galiano⁵⁷⁰ alcanzado por una bala de cañón en la cabeza⁵⁷¹. Durante más dos horas continuó este desigual combate⁵⁷².

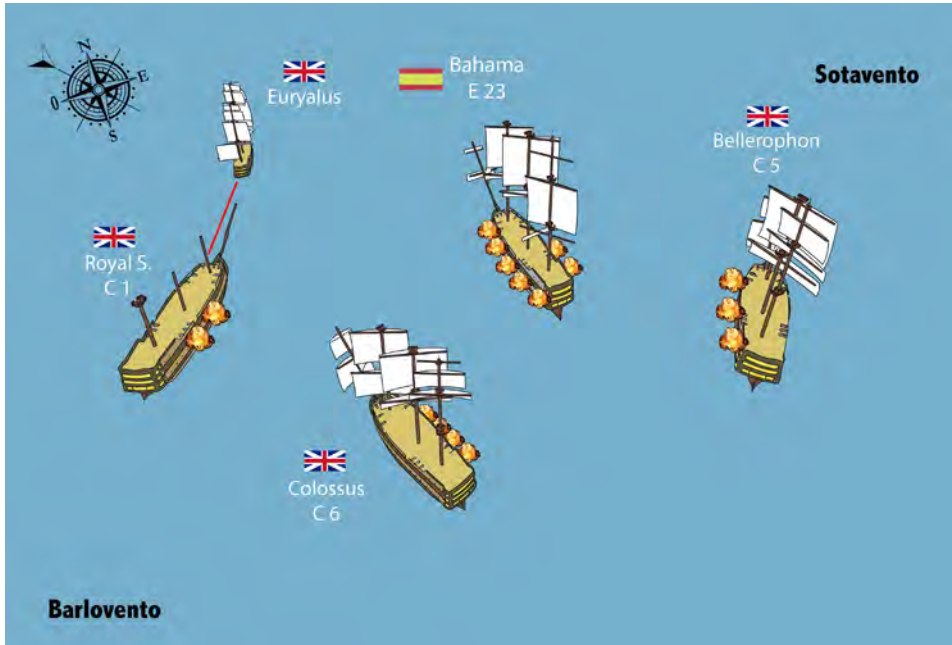


Figura 105

Por el centro apareció el Orion de la división de Nelson y atacó por la popa al Swiftsure, hasta que lo dejó completamente desarbolado. El Defiance viniendo del Sur atacó por la popa al ya casi destrozado Aigle.

El Argonauta de acuerdo con la declaración de su capitán Pareja⁵⁷³ combatió contra dos y tres navíos enemigos hasta su rendición. Durante dos horas combatió con el Achilles, al que tomó por un navío de tres cubiertas, igual que al Orion con el que combatió brevemente tomándolo por otro navío de tres cu-

570 Ricardo Cerezo Martínez. La expedición Malaspina. Alcalá Galiano. Pág. 104.

571 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.690.

572 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 228.

573 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.187.

biertas como hicieron varios capitanes españoles y franceses en la confusión del combate y falta de visibilidad por el humo de la pólvora. El Argonauta también combatió contra el castigado Belleisle al que desarboló del palo mayor en un combate de una media hora. El Achille apareció desde el Sur y atacó al Achilles inglés que estaba destrozando la arboladura y jarcias del Argonauta. El Montañés y el Argonaute con daños en la arboladura, cayeron a sotavento para repararse, y quedaron fuera del combate⁵⁷⁴.

Los tres navíos ingleses seguían estando en franca minoría contra los seis navíos franco - españoles, hasta que aparecieron refuerzos por el Norte y por el Sur para conseguir superioridad de dos contra uno.

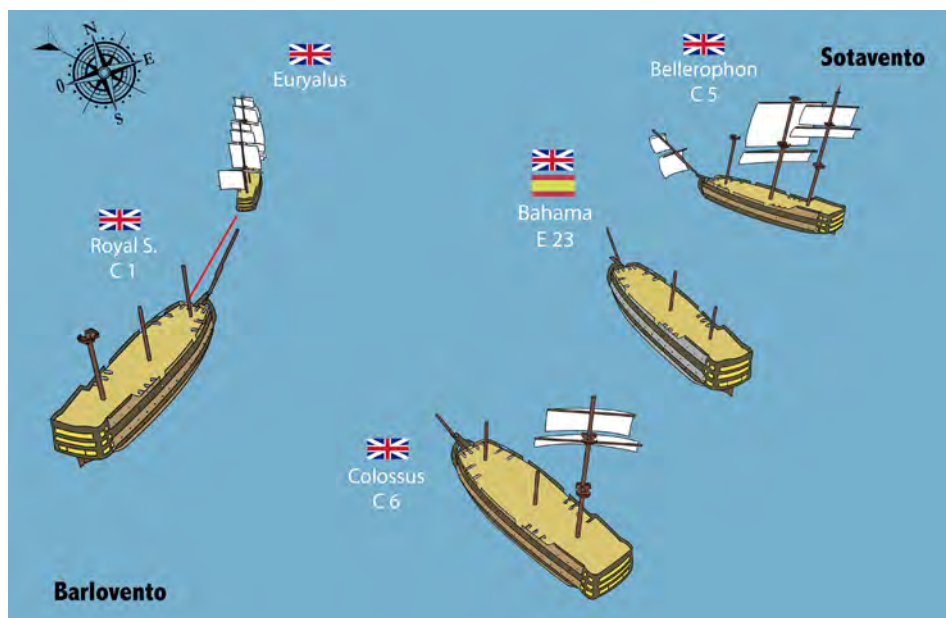


Figura 106

En la figura 106 podemos ver como el Bahama, que heroicamente había decidido no maniobrar a sotavento —lo que habría facilitado su defensa— para poder sostener el centro de la batalla⁵⁷⁵, cae dentro del campo de tiro del po-

574 González-Aller. Corpus Documental. Págs. 1.705, 1.706.

575 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 229.



deroso Royal Sovereign, que aunque desarbolado podía hacer perfecto uso de su artillería, con la que infligió un duro castigo al barco español, a la vez que seguían combatiéndolo el Colossus por su aleta de babor y el Bellerophon por su aleta de estribor.

Hacia las 16:00 horas podemos ver en la figura 106 la posición de la rendición del Bahama al Bellerophon, pero bajo el ataque de tres navíos ingleses. El Bahama se rindió para evitar más muertes inútiles. El Colossus tuvo el mayor número de bajas de un navío inglés en la batalla⁵⁷⁶.

En la figura 107 podemos ver como el Orion consiguió desarbolar al Swiftsure de todos sus mástiles disparándole muy cerca desde la popa y lo rindió⁵⁷⁷. El Swiftsure⁵⁷⁸ fue conducido a Gibraltar como presa.

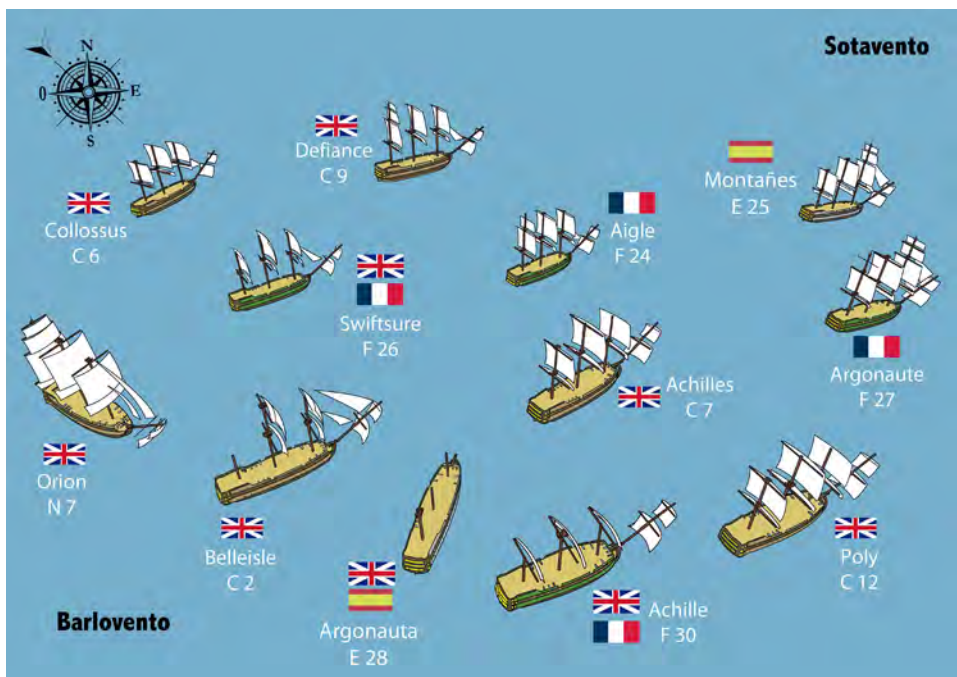


Figura 107

576 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.385.

577 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 230.

578 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.382.



Navíos y bajas			
Buque	Artillería	Muertos	Heridos
Aigle (Francés)	74 cañones	100 muertos	200 heridos
Defiance (Inglés)	74 cañones	17 muertos	53 heridos
Orion (Inglés)	74 cañones	1 muerto	23 heridos
Swiftsure (Francés)	74 cañones	70 muertos	122 heridos
Colossus (Inglés)	74 cañones	40 muertos	160 heridos
Bellerophon (Inglés)	74 cañones	27 muertos	123 heridos
Bahama (Español)	74 cañones	75 muertos	70 heridos

El navío inglés Defiance después de hacer silenciar los cañones del Aigle y tras dos asaltos consiguió rendirlo, pero más tarde debido al temporal varó y se perdió cerca del Puerto de Santa María. El Argonauta atacado por el Achilles y el Belleisle, desmantelado y sin poder servirse de la artillería ni del gobernalle⁵⁷⁹, se rindió al Belleisle pasadas las 15:00 horas, a pesar de la ayuda del navío francés Achille. Al no poder mantenerlo a flote fue evacuado y abandonado por la dotación del Ajax⁵⁸⁰.

Conforme al informe de Escaño, a pesar de que reconocía expresamente la dificultad de ver exactamente el movimiento de los navíos por el humo y la intensidad del combate, indicaba que el Argonauta era el que estaba más a barlovento de su zona, que fue muy severamente castigado y también que fue el primer navío español de su división que se rindió⁵⁸¹. Tuvo trescientas bajas entre muertos y heridos.

579 Gobernalle: Del cat. governall -timón-. m. Mar. Timón de la nave.

580 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.686

581 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.176.



El Achille fue rendido por el Polyphemus pero después fue atacado de nuevo por el Prince, se incendió y poco después estalló sobre las 17:30 horas. Murieron ahogados cuatrocientos ochenta de sus tripulantes y fueron rescatados del agua por los ingleses ciento sesenta personas⁵⁸².

582 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.382

Maniobras y combates de los navíos de vanguardia de Dumanoir

Atendiendo el informe oficial Escaño a Godoy la tercera escuadra de ocho navíos de la vanguardia no fue atacada por los ingleses. Cuando viraron, no todos siguieron las dos señales de Villeneuve; dos navíos españoles, Rayo y Asís cayeron a sotavento y los otros seis lo hicieron por barlovento de la zona de combate. Hacia las 12:50 horas cuando estaba siendo atacada la popa del Bucentaure por los navíos ingleses Victory, Temeraire y Neptune, Villeneuve izó su primera señal de llamada para que entrasen en acción los navíos que no estaban combatiendo directamente contra el enemigo.

Dumanoir que mandaba la escuadra de vanguardia franco - española, parece ser que no vio, o no pudo atender esta señal y continuó navegando hacia el Norte. Si advirtió la señal, posiblemente consideró que detrás del inglés Africa podría venir otra división de navíos ingleses, y concluyó que si viraba y acudía a reforzar el centro podrían ser fácilmente sorprendidos entre dos fuegos. Esta posibilidad era factible, ya que una división inglesa atacaba la retaguardia, otra —que primero se dirigió hacia la vanguardia— cambió de dirección y atacó el centro cuando casualmente se divisó al Africa, que venía de más al Norte y que bien podía guiar otra división. Pero después de media hora se comprobó claramente que el Africa venía solo y que no había más barcos ingleses por aquella parte. A pesar de ello Dumanoir no emitió la orden de virar —o no pudo darla— y acudir a reforzar el centro atacado por fuerzas inglesas muy superiores. De forma patente había caído en la trampa que hábilmente le había tendido Nelson que siguiendo los preceptos de la antigua y eterna ciencia militar había engañado plenamente a Dumanoir simulando un ataque a la vanguardia de la flota combinada⁵⁸³, que la

583 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 172.



dejó paralizada no sabiendo bien Dumanoir cual decisión tomar y se le pasó la oportunidad para virar y auxiliar al atacado centro rápidamente.

Después de aproximadamente una hora de espera y comprendiendo Ville-neuve que Dumanoir no iba a virar por su cuenta, hizo una segunda señal expresa, hacía las 13:50 horas, para que la vanguardia virase por redondo con la mayor celeridad en socorro del centro atacado.

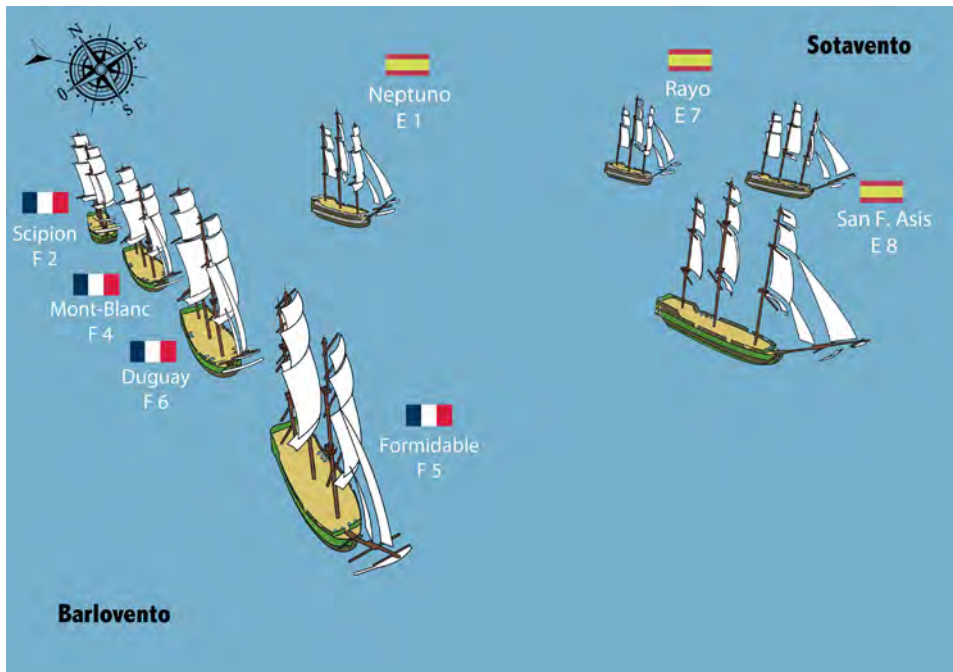


Figura 108

De nuevo la actuación de Dumanoir fue confusa y retardada. Según la declaración del brigadier Valdés y capitán del Neptuno, él viró con su barco por redondo cuando obtuvo la segunda señal del navío insignia y que tras su virada observó la señal contraria de virar por avante de Dumanoir⁵⁸⁴. La virada por avante permitía ganar barlovento, pero con tan poco viento se necesitó la ayuda de los botes de remos y supuso una maniobra muy lenta.

584 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.156.



En la virada por redondo se perdía algo de barlovento pero la carencia de viento era más rápida en el tiempo y más segura⁵⁸⁵.

Con la confusión creada en la escuadra de Dumanoir por la ejecución de la virada tardía, hacia las 14:00 horas, y como vemos en la figura 108, se formaron tres grupos de navíos, el grupo de navíos de barlovento, el del centro y el de sotavento.

El grupo de navíos que habían virado por avante lo formaban los cuatro navíos franceses siguientes: el Formidable, el Duguay-Trouin, el Scipión y el Mont-Blanc⁵⁸⁶.

El navío francés Intrépide y el español Neptuno⁵⁸⁷ que habían virado por redondo, siguiendo directamente las órdenes de Villeneuve, se dirigían directos al combate.

El tercer grupo de navíos que había virado por redondo — debido a la desobediencia a las órdenes verbales y señales de Villeneuve y su poca experiencia en la maniobra, al barullo de barcos maniobrando unos en contra de otros y colisionando entre sí — habían caído muy a sotavento y se salieron involuntariamente de la batalla. Este grupo estaba formado por los navíos españoles Rayo y San Francisco de Asís.

Desde que Villeneuve izó la primera señal de llamada hasta que Dumanoir empezó a virar había pasado aproximadamente una hora y hasta que los primeros navíos de su escuadra llegaron alrededor de las 16:00 horas a combatir desde lejos y a barlovento del centro franco - español atacado, ya rendido, habían pasado aproximadamente tres horas. Este enorme retraso — debido a la larga dilación en la virada y también al poco viento — era lo que pretendía Nelson, cuya máxima en un combate de flotas era:

585 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 176, González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.669.

586 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.382.

587 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.003.



«El tiempo es todo. Cinco minutos puede significar la diferencia entre la victoria o la derrota»⁵⁸⁸.

En lugar de acudir la vanguardia en ayuda del centro a los cinco minutos del inicio del ataque inglés, acudió cerca de tres horas más tarde. La derrota era segura.

En la figura podemos ver como el navío francés Formidable guía a los navíos que han virado por avante según la señal de Dumanoir, contraria a la de Villeneuve, que ordenaba virar por redondo para que acudieran con premura al combate⁵⁸⁹.

Más a sotavento, pero tratando de seguir la línea que formaba el Formidable de Dumanoir, iban los navíos que habían virado por redondo⁵⁹⁰.

Ya fuera de la formación, más a sotavento, se encontraban el Rayo y el San Francisco de Asís, el cual según su capitán había virado antes de la segunda señal de Villeneuve esperando que con su ejemplo se decidieran más capitanes a virar en socorro del centro atacado⁵⁹¹.

En la figura 109 podemos ver como el rumbo que tomó Dumanoir era el Sur Sudoeste, que no llevaba directamente al centro del combate, sino a ganar más barlovento y era desobedecido abiertamente por Infernet, capitán del navío francés Intrépide y Valdés del navío español Neptuno, que protestaron de viva voz contra su jefe de escuadra y después se apartaron de la derrota seguida por el Formidable para dirigirse heroicamente con rumbo directo hacia el centro de la lucha para combatir contra una mayoría abrumadora de navíos enemigos.

588 Stevens & Westcott. A history of sea power. Pág. 207.

589 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.382.

590 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.003.

591 González-Aller. Corpus Documental. Informe del capitán Flórez del San Francisco de Asís. Pág. 1.712.

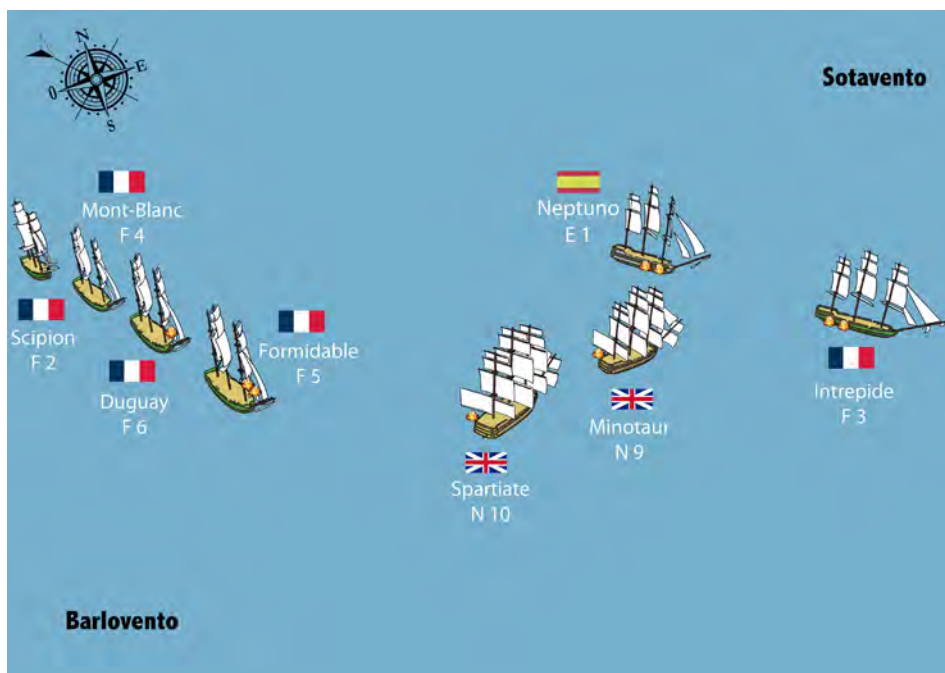


Figura 109

De acuerdo con el informe de Valdés desde las 12:00 hasta las 13:00 horas estuvo combatiendo contra el Africa que navegaba hacia el sur para unirse a la división de Nelson. Después de virar a las 14:00 se encontró con cuatro navíos ingleses que le disparaban desde lejos por barlovento a la amura de estribor. Uno de estos navíos era probablemente el Britannia y los otros tres eran de dos cubiertas artilladas⁵⁹². Están bien identificados los dos últimos que atacaron al Neptuno, los navíos ingleses Minotaur y Spartiate. Estos navíos fueron los últimos de la división de Nelson en llegar al combate y atacaron al último de los navíos franco - españoles que era el Neptuno que se encontraba solo dirigiéndose hacia el centro de la lucha. El cuarto navío inglés que atacó al Neptuno desde lejos sobre las 14:15 pudo haber sido el Orion.

Desde lejos los navíos de Dumanoir intentaron cortar la línea de los últimos navíos ingleses, pero no los alcanzaron y dispararon sus cañones sobre los

592 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.156.



ingleses desde muy larga distancia. Tampoco cambiaron de rumbo para ayudar al Neptuno⁵⁹³.

En la figura 110 podemos ver a los navíos ingleses que ya habían formado al Norte una barrera protectora para rechazar el esperado ataque de Dumanoir. A barlovento se situaban el Conqueror, el Neptune, el Orion y el Britannia. A sotavento se encontraban el Africa, el Leviathan, el Ajax y el Temeraire.

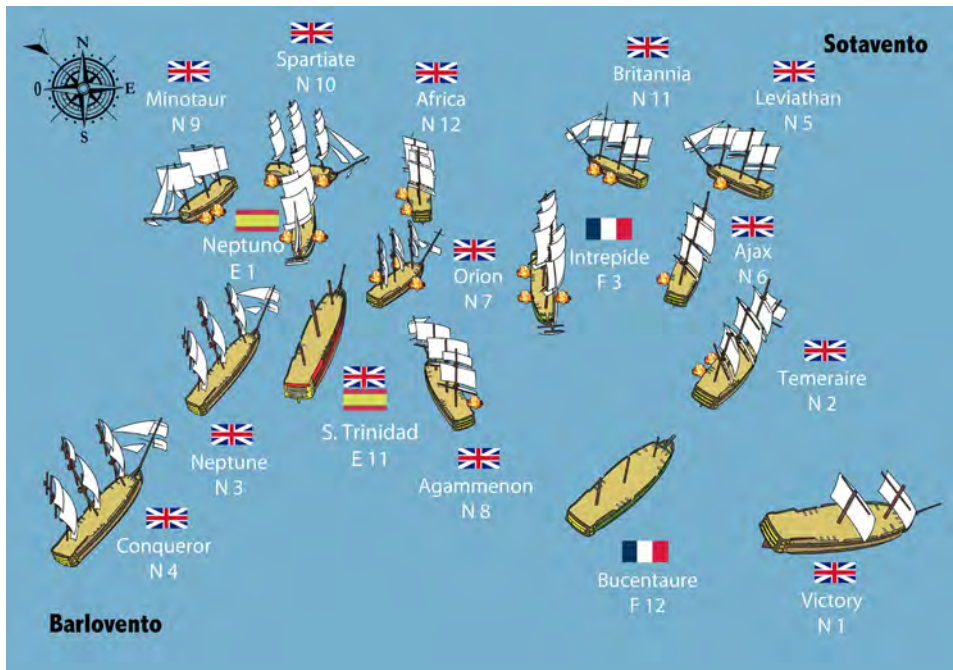


Figura 110

Más al Norte el navío español Neptuno sufría el fuego del Minotaur y del Spartiate, que pasaron por su proa barriendo su cubierta y arboladura, pasando luego por su costado de babor y colocándose por la popa, disparando continuamente de cerca y haciendo mucho daño en la jarcia y arboladura de la brava dotación del navío español, que mantenía su rumbo directo hacia el Santísima Trinidad (ya rendido) con la laudable y heroica intención de

593 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 243

rescatarlo⁵⁹⁴. Por la proa y amura del costado de babor había recibido los impactos de larga distancia del Britannia y del Orion que disparaba con tanto acierto y frecuencia que algunos capitanes lo tomaron por un navío de tres cubiertas. Según el informe de Valdés —que fue herido en el combate— fue atacado por cuatro navíos ingleses, dos de tres cubiertas desde lejos y más cerca y continuamente por dos de dos cubiertas⁵⁹⁵.

Más al sur y a sotavento, también la brava dotación del Intrépide, continuaba inflexible en su marcha hacia el Bucentaure, ya rendido, con la intención de rescatar a Villeneuve y llevarlo a Cádiz.⁶¹³ El Intrépide pasó disparando, desmantelando y callando los cañones del pequeño Africa que se le interponía en su derrota⁵⁹⁶ al Bucentaure, después dejó sin jarcias y dañó la arboladura al Leviathan y finalmente lo paró el Orion que se situó por la aleta del costado de estribor disparando sin cesar, luego se colocó por la popa bariendo con sus cañones las cubiertas y arboladura del navío francés hasta destrozarlo completamente.

En la figura 111 podemos ver al navío francés Intrépide completamente rodeado de navíos ingleses que lo estaban destrozando. Le disparaban el Agammenon, el Africa, el Leviathan, el Ajax y el Temeraire, pero el más cercano era el Orion que le estaba produciendo los mayores daños. Cayeron el palo de mesana y el palo mayor, solo le quedaba en pie el trinquete, cuando hacia las 17:00 horas el capitán Inernet decidió rendirse pues era evidente que no tenían posibilidad de recibir ninguna ayuda exterior, ya que los cuatro navíos de Dumanoir navegaban muy a barlovento hacia el Sur alejándose de la zona de batalla. El Intrepide sufrió cien muertos y doscientos heridos⁵⁹⁷.

594 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.670.

595 González-Aller. Corpus Documental. Informe de Valdés a Gravina. Pág. 1.156.

596 Derrota: f. Mar. Rumbo o dirección que llevan en su navegación las embarcaciones.

597 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.382

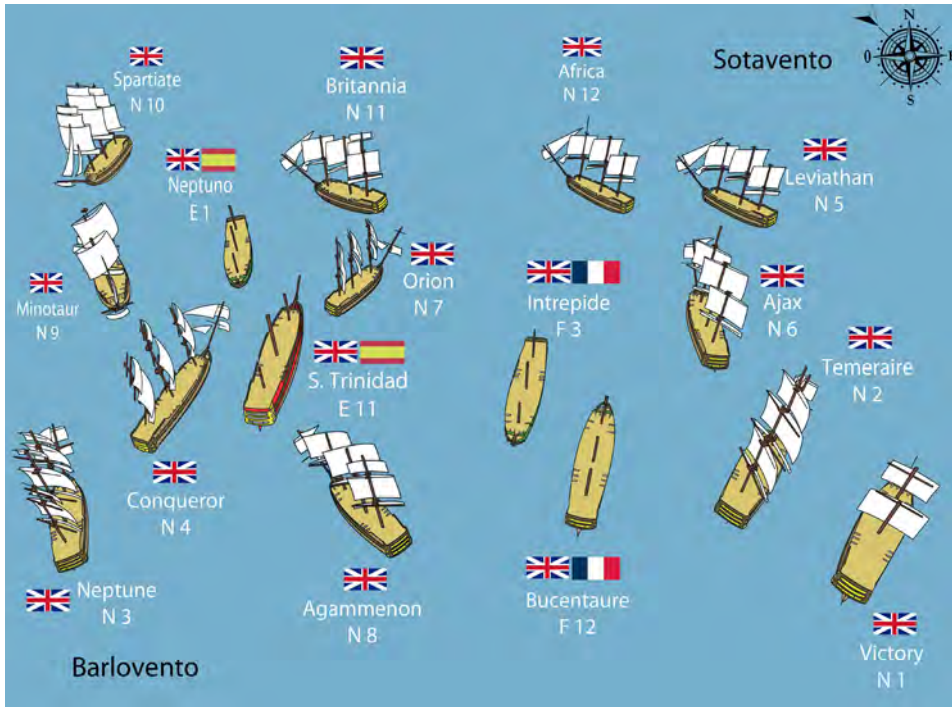


Figura 111

Navíos y bajas			
Buque	Artillería	Muertos	Heridos
Neptuno (Español)	80 cañones	40 muertos	50 heridos
Minotaur (Inglés)	74 cañones	3 muertos	2 heridos
Spartiate (Inglés)	74 cañones	3 muertos	20 heridos
Britannia (Inglés)	74 cañones	10 muertos	44 heridos
Orion (Inglés)	74 cañones	1 muerto	23 heridos
Africa (Inglés)	64 cañones	18 muertos	44 heridos
Rayo (Español)	100 cañones	5 muertos	15 heridos
S. F. de Asís (Español)	74 cañones	5 muertos	10 heridos



Más a barlovento apareció el Neptuno, que venía seguido del Spartiate y del Minotaur, que se le habían situado por la popa y la aleta de barlovento disparando continuamente con todos sus cañones⁵⁹⁸. A pesar del fuego enemigo el Neptuno pudo llegar junto al Santísima Trinidad y se preparó para arriar los botes y recuperar al navío español apresado, pero los botes estaban destrozados por la metralla del continuo cañoneo inglés y por tanto no pudo finalizar el rescate. Como toda la jarcia y arboladura estaba dañada y no había posibilidad de salir de aquella situación sin recibir más daños inútiles, el capitán accidental, por herida grave de Valdés⁵⁹⁹, decidió rendir el navío al Minotaur hacia las 17:30 horas.

Los dos navíos españoles que habían caído a sotavento se reunieron con el Príncipe de Asturias y se retiraron a Cádiz⁶⁰⁰.

Conducta de Dumanoir

El juicio crítico sobre la conducta de Dumanoir en Trafalgar de los historiadores británicos Clayton & Craig es muy expresivo y ponderado:

*«La inseguridad, confusión, pobre visibilidad, dificultades técnicas para virar con poco viento y quizás un poco de cobardía, había retrasado a los buques de vanguardia»*⁶⁰¹.

Tenemos que recordar que Dumanoir hizo exactamente lo que Nelson quería que hiciera cualquier alto oficial que mandara la vanguardia de la flota combinada.

La conducta del jefe de la flota y de la vanguardia franco - española son muy parecidas a la del jefe de la flota y el de la vanguardia de la flota española en la triste batalla naval de San Vicente, en donde veinticuatro navíos españoles fueron derrotados por quince navíos ingleses, que tomaron cuatro pre-

598 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 248.

599 Ricardo Cerezo Martínez. La expedición Malaspina. Cayetano Valdés. Pág. 101.

600 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.207.

601 Clayton & Craig. Trafalgar. Pág. 243.



sas españolas porque la vanguardia y el centro no obedecieron las órdenes del comandante de la flota, combatiendo los quince navíos ingleses contra seis navíos españoles. El juicio del Consejo de Guerra que se celebró después por las autoridades de la Marina española es a nuestro entender ejemplar y serviría para compararlo con esta actuación tan similar:

«Que el almirante de la Real Armada don José de Córdoba, comandante general de la Escuadra, por su insuficiencia y desacierto en las maniobras y disposiciones del ataque, de que resultó principalmente su desgraciado éxito, queda desde luego privado de su empleo, sin que pueda en tiempo alguno obtener mando militar. El segundo jefe de la misma Escuadra (que mandaba la vanguardia) queda también privado de empleo»⁶⁰².

Dumanoir, de origen aristocrático, no era bien visto por los marinos de la Revolución y ello supuso que en el pasado perdiera el mando de la flota de Tolón, por su incapacidad para disciplinar a la tripulación y para conseguir alcanzar un adecuado grado de entrenamiento naval. Por ello Napoleón eligió a Villeneuve para relevarle en el mando de la flota. En el Consejo de Guerra de 1810 Dumanoir fue absuelto de culpa y es muy probable que su desobediencia en Trafalgar estuviera motivada tan solo por la presión de sus oficiales revolucionarios. La carta de Napoleón a Decrés de fecha 28 de agosto de 1804 es suficientemente aclaratoria:

«Señor Decrés, es mi parecer que no hay que perder ni un momento para enviar un almirante que mande la flota de Tolón. No puede estar más mal de lo que está ahora en manos de Dumanoir, que no es capaz de mantener la disciplina en una tan gran escuadra ni hacerla ejercitarse correctamente».

En la figura 112 podemos ver la disposición de las dos flotas a las 17:30, hora en que estalló el navío francés Achille y que se considera formalmente la hora en que acabó la batalla naval de Trafalgar.

602 Fernández Duro. Armada Española. Págs. 104, 105, 106.

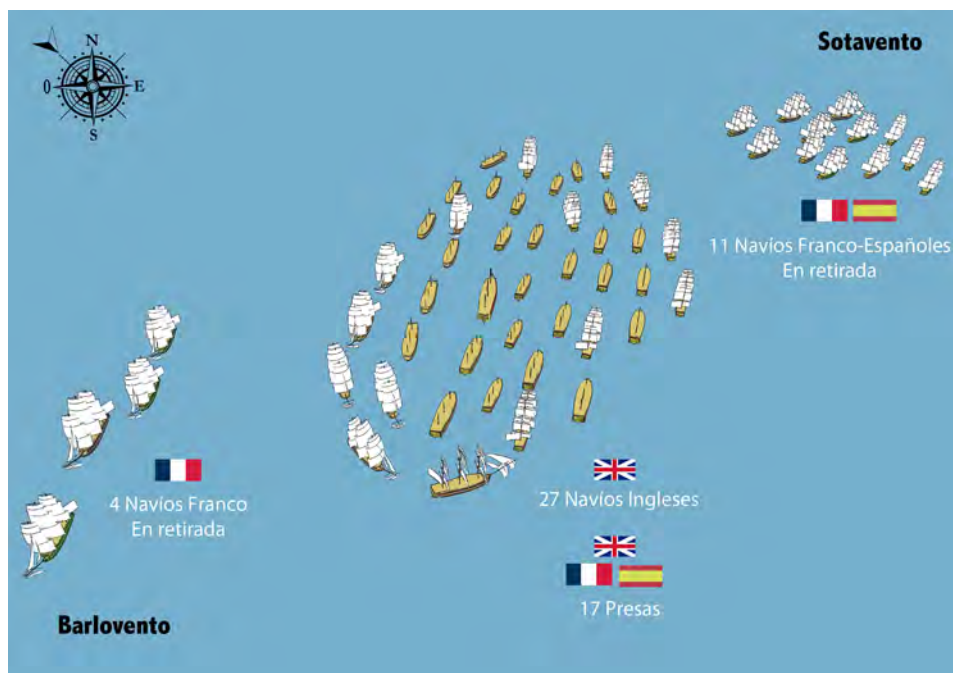


Figura 112

Por el Oeste se marchaban los cuatro navíos de Dumanoir, con rumbo Sur, aparentando navegar en demanda del Estrecho de Gibraltar.

Por el centro los navíos ingleses formaban dos cordones defensivos de buques, uno al Oeste y otro al Nordeste, para repararse y proteger las diecisiete presas capturadas al enemigo de los buques que de momento se alejaban.

Por el Este, el navío Príncipe de Asturias, con Gravina como único mando franco - español en la zona, reunió once navíos, algunos muy dañados pero navegables, que se retiraban hacia el abrigo del puerto de Cádiz, y con el navío Príncipe de Asturias a remolque de la fragata francesa Themis, llegaron a la una y media de la noche a Cádiz.

Día 23 de octubre: segunda parte del combate de Trafalgar.

Estando la flota inglesa fondeada muy dispersa al Noroeste del cabo de Trafalgar resguardándose del fuerte temporal del Sur Sudoeste y reparando sus enormes daños del combate del día 21, hicieron una salida por sorpresa, para rescatar presas, siete navíos franco - españoles. Los navíos que salieron fueron los siguientes: los españoles Rayo, San Francisco de Asís y Montañés, y los franceses Plutón, Neptune, Hèros, y Argonaute; atacaron antes de amanecer en medio del temporal a la flota inglesa muy dispersa y desordenada que estaba fondeada porque el fuerte viento, las olas y las corrientes marinas les eran contrarias y les impedían navegar hacia Gibraltar. El Amirante Jefe Nelson ya herido de muerte había ordenado al capitán Hardy del Victory que al fin de la batalla que parecía inminente fondeara toda la flota y se reparasen y aseguraran las presas antes de regresar a Gibraltar. Cuando murió Nelson el capitán Hardy comunicó al nuevo Almirante Jefe de la escuadra inglesa la muerte de Nelson y la orden de éste de fondear al final de combate. Y Collingwood le respondió que eso sería lo último que él haría. Al final de este combate ordenó a toda la flota inglesa regresar cuanto antes al puerto refugio de Gibraltar. Como a media noche saltó el fuerte temporal con vientos del Sudeste y del Sur no pudieron pasar el cabo de Trafalgar y tuvieron que fondear con urgencia al Norte del citado cabo de forma apresurada y desordenada.

Los vigías españoles de las torres de vigilancia de la costa de Conil y Barbate que vieron cómo fondeaba desordenada toda la flota inglesa con sus presas amontonadas dieron aviso al Almirantazgo español y muy rápidamente prepararon su salida nocturna con siete navíos para atacar por sorpresa y liberar todas las presas franco - españolas que pudieran.

Estos siete navíos franco - españoles recuperaron al Santa Ana y al Neptuno y otros dos navíos se auto liberaron. Pensando Collingwood que era el prin-



cipio de un ataque mayor (los once navíos que entraron en Cádiz, más los 5 que había allí en reparación más los cuatro de Dumanoir sumaban 20 navíos que podrían haberse reunido) ordenó a la flota inglesa barrenar, quemar y cortar las amarras de los 17 navíos apresados, que perdieron también sus cabos de fondeo y anclas, para facilitar su rápida huida a Gibraltar, dejando la zona del golfo de Cádiz libre de navíos ingleses.

La realidad demostró que solo siete navíos franco - españoles pusieron en fuga a 27 navíos ingleses, evidentemente la mayoría muy destrozados, y les hicieron perder 13 presas y con toda probabilidad 5 de sus navíos se hundieron antes de llegar a Gibraltar.

Si hubieran estado en Cádiz los 4 navíos intactos de Dumanoir, la flota franco - española hubiera contado con 11 navíos muy aptos para combatir contra solamente unos 6 navíos ingleses aptos para el combate, y las tornas hubieran cambiado radicalmente y la victoria final franco - española hubiera sido más completa.

Ver figuras 113 y 114.

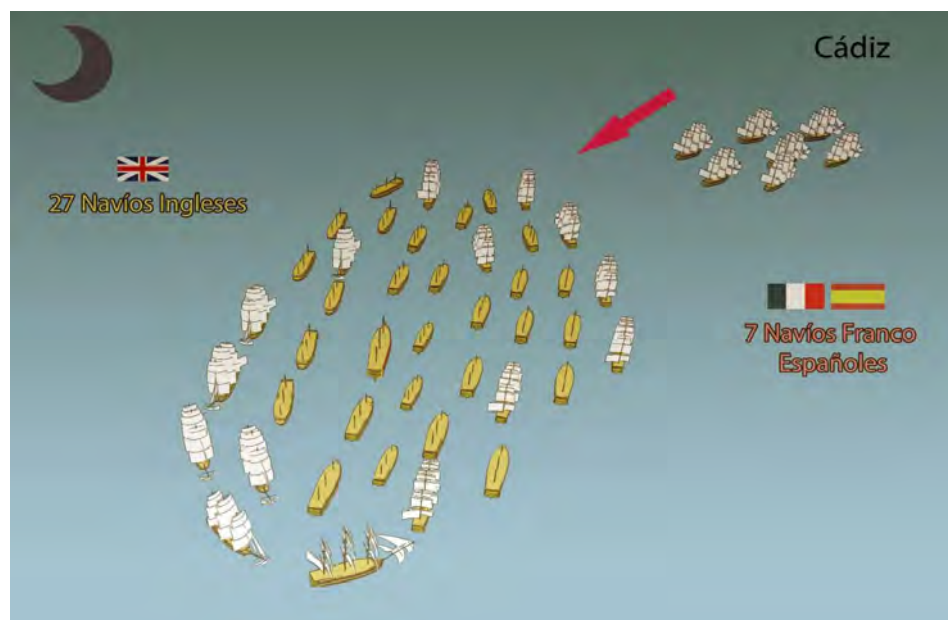


Figura 113. Primera parte del audaz ataque por sorpresa antes del amanecer de siete navíos franco - español sobre la dispersa flota inglesa.

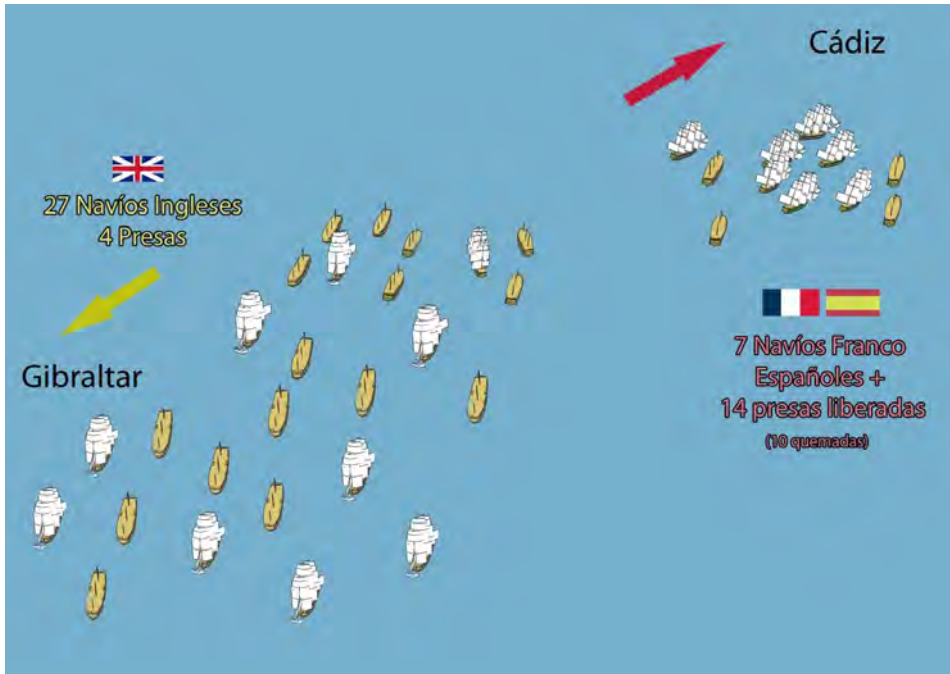


Figura 114: La flotilla franco - española liberó a 13 navíos apresados y se retiró hacia Cádiz con 4 presas recuperas. La flota inglesa se retiró en desbandada hacia Trafalgar y el golfo de Cádiz quedó desierto de navíos ingleses.

Conclusiones finales de las dos partes del combate de Trafalgar

En la primera parte del combate, el día 21, la flota española tuvo una pérdida de 9 navíos, y aproximadamente un total de 1.100 muertos, y 1.400 heridos. De 15 navíos 6 regresaron a Cádiz. La flota francesa tuvo 9 navíos apresados, y aproximadamente 3.500, entre muertos y ahogados y 1.100 heridos. De 18 navíos perdieron 9 navíos, y 6 regresaron a Cádiz, y 4 se marcharon al Sur desobedeciendo las dos señales por banderas de Gravina.

En la segunda parte del combate (el día 23), salieron antes del amanecer 7 navíos de la Combinada, 4 franceses y 3 españoles, a recuperar presas. Y consiguieron sorprender completamente al vicealmirante Collingwood, y liberar 4 navíos apresados y obligar a los ingleses a soltar, barrenados y quemados a 10 navíos más, para poder retirarse a Gibraltar llevando solamente 4 presas. Abandonando precipitadamente la ensenada de Barbate y dejando



desierta de enemigos el Golfo de Cádiz. Fue una real victoria de compensación franco - española mal promocionada.

La flota inglesa oficialmente reconoció 500 muertos y 1300 heridos y ningún navío perdido. Sin embargo, fuentes oficiosas de Algeciras y Gibraltar reconocieron que de la flota inglesa de 27 navíos; 22 navíos llegaron a Gibraltar muy destrozados e incapaces de combatir con el temporal. Y que a resultas del combate y del temporal se hundieron 5 navíos ingleses. Que fue hábilmente silenciado por las fuentes oficiales británicas.

Efectivamente el día 21 combatieron: contra 27 navíos ingleses bien entrenados solo 19 navíos franco - españoles con muy bueno, mediano y poco entrenamiento naval.

Al final de la primera parte del combate, 15 navíos franco - españoles se fueron a barlovento o a sotavento de la línea de fuego y entraron muy poco en el combate cercano. Y al final de la primera parte del combate 11 navíos, algunos muy batidos, dirigidos por el almirante español Gravina abandonaron la zona de combate y entraron en la bahía de Cádiz, y otros 4 navíos franceses nominalmente dirigidos por el contralmirante Dumanoir se fueron del combate hacia el Sur y luego hacia el canal de la Mancha, sin hacer caso a las señales de reunión del nuevo Almirante Jefe Gravina de la flota Combinada.

Parte del contralmirante Escaño al primer ministro Godoy, de la primera parte del combate: "La acción se limitó a combates sangrientos particulares a tiro de pistola, la mayor parte de ellos entre toda la armada enemiga y la mitad de la nuestra." La segunda parte del combate de Trafalgar del día 23 de octubre, tiene el mismo sello y características de autoría del Jefe de Estado Mayor de Gravina, el contralmirante Escaño. La orden del audaz ataque nocturno tuvo necesariamente que ser dada por el propio Gravina como jefe de la flota Combinada. No pudieron participar ni el mismo Gravina ni Escaño porque ambos estaban heridos a consecuencia de la acción de la primera parte del combate. Gravina en el brazo y Escaño en la pierna.

La mayor parte de la documentación de la segunda parte del combate; como también el informe del capitán Uriarte del Trinidad, desaparecieron misteriosamente de los archivos españoles de Madrid, justo después de la visita



del mismo Napoleón (que el escritor canario Benito Pérez Galdós afirmaba que la mayoría de los españoles llamaban Napoladrón) a los archivos de la Marina Española en Madrid. El informe del comandante Uriarte detallaba el combate del Trinidad y como en tres andanadas desarboló completamente al Victory con todas sus velas tapando los dos costados sin poder disparar sus cañones. Y el Trinidad no pudo hundirlo a causa de que dos navíos franceses se interpusieron entre ellos en una maniobra errónea. Este informe dejaba en mal lugar al buque insignia de la flota francesa y a la flota revolucionaria de Napoleón. La desaparición de estos documentos favorecía claramente a Napoleón y a su marina revolucionaria, que después de estos combates no volvió a enfrentarse más contra las flotas de Inglaterra.

A pesar de las apariencias y la propaganda napoleónica contraria, el vicealmirante Villeneuve, técnicamente no fue el principal responsable de la derrota de la flota combinada. La puesta en acción muy brillantemente del genial plan del contralmirante Escaño, exigido por el almirante Gravina: de formar una doble línea de combate para neutralizar el corte de la línea esperado, sorprendió totalmente a Nelson y estuvo a punto de conseguir la victoria. Pero la desobediencia de la escuadra de vanguardia de Dumanoir a sus señales, además de las maniobras erróneas del Bucentaure y del Redoubtable, fueron los verdaderos responsables de la reñida derrota final.

A nuestro entender, la forma en que Villeneuve se desarrolló durante el combate lo exculpan de cobardía y de la principal culpa en una derrota honrosa y le permiten recuperar su honor como marino y almirante francés. Villeneuve demostró que no era un cobarde, y que no temía a los marinos ingleses sino a Napoleón y a los marinos franceses revolucionarios, que lo odiaban a muerte por haber sido aristócrata. Cuando esperaba cerca de París para presentarse ante Napoleón y exponerle la batalla y darle los nombres de los verdaderos culpables de la derrota, apareció muerto con 6 puñaladas en el pecho, y con una rara e increíble nota de suicidio.

Generalmente se considera que Dumanoir fue el responsable de no obedecer las dos señales de Villeneuve ordenando acudir al combate cercano contra el enemigo; por lo que se le ha considerado el culpable principal de la pérdida de la batalla. También fue acusado por la parte francesa revolucio-



naría de cobardía ante el enemigo. Sin embargo, los dos Consejos de estado y de guerra celebrados los años 1809 y 1810 en Tolón, presididos por almirantes tan respetados en Francia como Bougainville, Rosily y Ganteaume: lo declararon totalmente inocente por su conducta en Trafalgar, y que sus maniobras no se podían condenar. El riguroso Napoleón aceptó el veredicto y lo reintegró al escalafón de contralmirantes de la Marina de guerra francesa.

Lo que demuestra que los siguientes responsables de las maniobras de la vanguardia en Trafalgar fueron las tripulaciones revolucionarias e indisciplinadas que lógicamente no obedecieron las órdenes de Dumanoir. Razón lógica por la cual Napoleón ya lo destituyó del mando de la flota de Tolón, y se lo dio a Villeneuve. El cual tampoco pudo disciplinar a las mismas tripulaciones revolucionarias ya muy resabiadas en la desobediencia. Éste fue el causante del verdadero miedo, junto al terror al fracaso de ambos marinos, procedentes de la antigua aristocracia: porque temían no poder imponerse a sus hombres fanáticos revolucionarios sin perder la vida, y desacreditar su persona, su rango y a la misma marina francesa. A la caída de Napoleón se restauró la monarquía en Francia bajo el rey Luis XVIII, y la aristocracia premió a Dumanoir con un condado y el ascenso a vicealmirante reconociendo sus méritos como marino de guerra de Francia.

En una carta de Godoy a la reina, le informaba, según el parte del contralmirante Cisneros, del resultado muy reñido del combate, y del valiente comportamiento de los tripulantes de los navíos franco - españoles. Y como en la salida del día 23 de 7 navíos franco - españoles atacaron a los ingleses que perdieron o hundieron la mayoría de las presas y abandonaron la zona, lo que demuestra sin ninguna duda lo igualado y duro del combate. *“Por las noticias que nos van viniendo es un glorioso combate. Solo las pérdidas de tantas gentes y tan buenas es lo sensible, y veremos que los ingleses han pasado mucho, lo que no suelen tenerlo de costumbre, y lo disfrazarán cuanto puedan”*.

La doble batalla de Trafalgar no fue tan importante y desastrosa para España como la propaganda militar y política inglesa y francesa exageraron, para culpar a España del aparentemente mal resultado de la misma. España solamente perdió al final de los dos combates 8 buques y al empezar la guerra contra Napoleón recuperó los 5 navíos franceses que estaban todavía



fondeados en la bahía de Cádiz. Razón por lo cual solamente perdió 3 navíos. Pero sí esta doble batalla naval fue causa lejana de la caída de Napoleón y otorgó a Inglaterra el dominio del mar hasta la Segunda Guerra Mundial.

Para el historiador francés Pierre Vilar, citando a Montesquie, la caída del imperio español después de esta batalla naval era comparable a la caída del imperio romano⁶⁰³. Pero lo que realmente acabo con él no fue la doble batalla de Trafalgar sino la invasión a traición de Napoleón con las tropas revolucionarias francesas que actuaron como auténticos barbaros del norte saqueando y robando todas las riquezas españolas y destruyendo sus industrias y sobre todo las navales en su retirada después de la derrota napoleónica en España. En sus memorias el propio Napoleón reconocía que después de la derrota en Bailén (España) comenzó su declive y que nunca debió entrar en España, a la que subestimó fatalmente para él. Y que con la ayuda inglesa para derrotar y expulsar a Napoleón de España venía también la orden secreta al duque de Wellington de destruir el resto de industrias españolas que hubieran quedado todavía en pie. Inmediatamente después de Trafalgar; Inglaterra, tras dos sonados fracasos militares de invasión de Argentina y Uruguay, finalmente con muchas armas y dinero ayudó a la independencia de las provincias hispano americanas. Así España se quedó sin industrias navales y sin dinero para mantener el primero y más antiguo estado (imperio) marítimo del mundo. Así, entre Francia e Inglaterra, ambas juntas y a traición, volvieron a España casi a la Edad Media, dejándola anclada en la Edad Moderna, y destinada a ser una pequeña potencia mundial hasta el final del siglo XX.

603 Pierre Vilar. Historia de España. Pág. 68.

Consideraciones finales

El Mando

Las principales cualidades del jefe militar desde la antigüedad son las que nos recuerda Tucídides: inteligencia, elocuencia, patriotismo y la incorruptibilidad⁶⁰⁴.

Solo el valor desmedido nunca ha sido considerado por los expertos en historia militar como cualidad suficiente para ser jefe militar. Para Fernández Duro:

«Un comandante no cumple con morir como un simple soldado, cuando no ha llenado antes los deberes que le constituye su ciencia, celo y provisión de los lances»⁶⁰⁵.

Las principales cualidades del almirante jefe en tiempos de Trafalgar eran las siguientes: inteligencia, conocimiento de la mar y de la guerra en el mar, diligencia, elocuencia, severidad con humanidad, patriotismo, generosidad e incorruptibilidad.

En Trafalgar el mando supremo de un ejército lo realizó temerariamente Nelson, que demostró poseer un alto valor personal, tanto en el conocimiento de la teoría como de la práctica de la guerra naval, así como en la preparación y mando completo de los hombres en combate y fuera de él.

La propaganda naval inglesa hizo de él un mito. Pero era solamente un buen marino con mucho valor. El contralmirante Escaño, alumno aventajado del gran almirante español Mazarredo, era considerado en toda Europa y en España, el mejor oficial de marina de su época. Y que aventajaba en conocimientos teóricos y prácticos, y en maniobras y combates navales, y sobre

604 Tucídides. La guerra del Peloponeso. Pág. 379.

605 Fernández Duro. Armada Española. Pág. 256.



todo en prudencia al propio Nelson. Si hubiera mandado la flota combinada, solo habría salido a combatir cuando un gran temporal lo hubiera aconsejado con buenas probabilidades de victoria. Y después de lo visto en el combate de Finisterre y luego en el de Trafalgar: Escaño hubiera vencido claramente a Nelson. Ya 8 años antes, en el combate naval con lanchas cañoneras del año 1797 en la bahía Cádiz: Nelson mandaba las lanchas inglesas y Escaño las españolas. Y Escaño venció y expulsó de la bahía de Cádiz a Nelson para siempre. En el libro titulado “La Campaña de Trafalgar”, publicado en Londres en el 200 aniversario de la batalla de Trafalgar, un prestigioso historiador inglés reconocía que en aquellos tiempos los oficiales de la armada española (era tan buenos en su oficio que) no tenían segundos en todos los mares del mundo. Gravina, valiente y conocedor de la teoría de la guerra naval en la preparación y mando de los hombres no estuvo a la altura de su rival inglés. Pelayo Alcalá Galiano, en una publicación de 1909, consideraba que Gravina amontonaba los grados sin que pudiera enterarse bien de las obligaciones de cada uno de ellos, aunque reconocía su valor a toda prueba⁶⁰⁶. Nelson repetía sin cesar que los españoles hacían muy buenos barcos y oficiales pero no sabían mantener bastantes marineros en sus navíos. Gravina demostró, al no oponerse contundentemente a la pretensión de salida desesperada de Villeneuve, que no defendió adecuadamente ni la vida de la mayoría de sus hombres, un tercio sin preparación para combatir, y un tercio de la flota española desentrenada por no esperarse guerra contra Inglaterra, por lo que no tenía que haber accedido de ninguna manera a la pretensión de Villeneuve de salir en aquel momento. Combatir con mucho valor y eficacia no le eximía de la obligación de comandante en jefe de la flota española de calcular, prever y evitar el resultado que ya le había adelantado su propio jefe de Estado Mayor el contralmirante Escaño⁶⁰⁷.

Villeneuve pudo demostrar en Trafalgar su valentía como capitán de navío y también ser conocedor de todas las tácticas navales de su tiempo exigidas a un almirante, pero no desarrolló todas las dotes de buen almirante –

606 Agustín Guimerá. Trafalgar y el mundo atlántico. Pág. 233.

607 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 983.

Jefe de flota, que al margen del valor y del conocimiento técnico debía tener fuerte vigor para dominar y hacerse respetar por sus tripulaciones para ejercitarlas en las duras prácticas navales militares. Villeneuve demostró cumplidamente que no temía a los ingleses sino a sus propias dotaciones revolucionarias ya a Napoleón. Del mismo parecer es el almirante portugués Costa Quintanilla al opinar que en la batalla de las Dunas Oquendo no mostró pruebas de poseer en igual modo dotes de mando ni tampoco las de diplomático⁶⁰⁸. El almirante Vigodet, que fue alférez de fragata del San Ildefonso⁶⁰⁹ en Trafalgar, dejó escrito en sus memorias:

«La virtud, el mérito, el valor y el conocimiento no son cualidades que se heredan, sino circunstancias debidas a la educación, estudio y al desvelo. Sin embargo, Villeneuve no fue el principal responsable de la derrota de la flota combinada. La puesta en acción muy brillantemente del genial plan del contralmirante Escaño, exigido por Gravina antes de salir de Cádiz, de formar una doble línea de combate para combatir el corte de la línea defensiva, a pesar de tener más de la mitad de la flota sin entrenamiento por los bloqueos ingleses, sorprendió totalmente a Nelson y estuvo a punto de conseguir la victoria. Pero la desobediencia de la escuadra de vanguardia a sus órdenes y señales además de las maniobras erróneas del Bucentaure y el Redoutable fueron los verdaderos responsables de la dura derrota final. A nuestro entender, la forma en que Villeneuve se desenvolvió durante el combate lo eximen de culpa en la derrota y le permiten recuperar su honor y buen prestigio como almirante francés»⁶¹⁰.

Por último, como pensaba el mejor oficial español en Trafalgar⁶¹¹, Escaño, la principal ciencia para el oficial de marina era el pilotaje y la maniobra con el complemento de conocimientos accesorios e innumerables prácticas en

608 Fernández Duro. Armada Española. Tomo IV. Pág. 221.

609 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.399.

610 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.527.

611 Agustín Guimerá. Trafalgar y el mundo atlántico. Gravina y el liderazgo naval de su tiempo. Pág. 250



la mar. El oficial de marina debía jugar con el mar en todos los sentidos⁶¹². Tanto los oficiales de marina de Francia como de España, por unas y otras causas no pudieron adquirir la preparación debida en su mayoría para vencer a unos hombres que si la poseían en grado sumo.

En España contamos con un excelente ejemplo de gestión de la Armada, sus buques, su personal y los medios para organizar una flota de éxito para la defensa del ámbito costero, la marina civil y los intereses nacionales:

«La Escuadra española de Dunquerque, fue creada por Real Ordenanza de 4 de octubre de 1624: La fábrica de los vasos era esmerada, los pertrechos, las armas y los víveres de primera calidad; el personal elegido a satisfacción de capitán a paje. En las tripulaciones voluntariamente alistadas, la consideración, el buen trato, la seguridad de la paga a su tiempo, la participación proporcional de las presas, obtenido en el acto, sin los trámites de expedienteo que lo eternizaban; la confianza en la pericia y valía de los jefes, producían un bienestar solicitado por muchos más individuos de los que hacían falta. Se decía que eran aptos para enfrentarse cada uno a dos enemigas de su misma especie»⁶¹³.

Y también en España tenemos el peor ejemplo de cómo escoger los jefes, los buques, el personal y los medios para organizar una flota para que no tenga ningún éxito en la defensa de sus costas, buques civiles y legítimos intereses nacionales. Lo explicaba perfectamente el almirante español don Lope de Hoces, después de la derrota de las Dunas ante los holandeses, otro funesto 21 de octubre, pero del año 1638:

«Qué entendimiento puede esperar buenos resultados saliendo a la mar doce bajeles (contra setenta) que era los que yo tenía, y de la calidad que se sabe; mal prevenidos por la desprevenición y poco tiempo y peor tripulados, con bisonos la mayor parte de los marineros y el todo de la infantería, gente miserable y presos en Galicia por los obispos y frailes, pastores que guardaban ganado transformados de golpe en soldados y enviarlos a pelear, y que aún de

612 Agustín Guimerá. Trafalgar y el mundo atlántico. Gravina y el liderazgo naval de su tiempo. Pág. 235.

613 Fernández-Duro. Armada Española. Tomo IV. Págs. 406, 416.

esta gente faltaban más de quinientas cincuenta plazas para la tripulación que les tocaba, fiando la empresa a la buena voluntad, según el añejo sistema español»⁶¹⁴.

La Marinería

Las principales cualidades de los marineros en tiempos de Trafalgar eran el conocimiento y el adiestramiento en el medio marino, el valor, la obediencia y la capacidad de esfuerzo.

En cuanto al comportamiento de los marineros de las tres armadas en la batalla de Trafalgar, es evidente que solo los marineros ingleses gozaban de un buen entrenamiento, una adecuada preparación en las maniobras del buque y una aceptable coordinación para hacer frente a la navegación en conserva requerida por la flota; además las tripulaciones británicas estaban capacitadas para acometer sus averías rápidamente en combate, de forma que al poco tiempo de quedar sus buques con severos daños en las jarcias, masteleros, mastelerillos, vergas y aparato de gobierno, sin dejar de combatir se reparaban y aparejaban para combatir casi al noventa por ciento de capacidad de propulsión y de gobierno. La mayoría de los navíos ingleses entretenía diariamente a los artilleros con tiro real de varias piezas artilleras, consiguiendo una gran rapidez en la frecuencia de tiro y una puntería bastante certera.

Los marineros franceses tenían poco adiestramiento en general, pues apenas podían navegar y entrenarse en maniobras y combates navales por el bloqueo inglés de sus puertos y flotas, de manera que carecían de experiencia en maniobras de flota y en reparaciones bajo el fuego enemigo. Tampoco los artilleros franceses tenían buena preparación en el tiro con movimiento por falta de oportunidad para hacer prácticas adecuadas, como destacó el capitán Lucas del Redoutable.

Los marineros españoles eran buenos pero escasos, por causa de la improvisación al entrar España en el conflicto armado en últimas instancias y con

614 Fernández-Duro. Armada Española. Tomo IV. Pág. 180.



una gran merma en la tesorería del Estado. Un tercio de las tripulaciones españolas fueron alistadas un mes antes del combate y se trataba en su mayoría de gente valiente pero que desconocía el medio marino y no dispuso apenas de tiempo ni de medios para un entrenamiento eficaz. Escaño refiere como en un tercio de las tripulaciones españolas presentaba cinetosis⁶¹⁵ en el momento del combate, reduciéndose aún más su escasa capacitación. En aproximadamente un tercio de los navíos españoles mantener el rumbo con buen tiempo era la única preparación que había sido posible conseguir con un gran esfuerzo de parte de la oficialidad y de la maestranza. El navío español Rayo con el temporal que siguió al combate varó en la playa de Sanlúcar de Barrameda, sin que su capitán osara mandar a una marinería tan inexperta a lo alto de los palos para maniobrar las velas, porque según informó después sabía que ninguno estaba preparado para trepar a las vergas a tomar rizados con el fortísimo viento del temporal⁶¹⁶. El navío español que dispuso de una marinería y oficialidad excelentísima fue el Príncipe de Asturias.

Para la mitad de los artilleros españoles disparar al blanco de cerca era la única capacitación que se había podido conseguir para ellos, principalmente por la falta de pólvora, medios y tiempo con que poder hacer un buen y eficaz entrenamiento de tiro a distancia y con movimiento.

Maniobras

La maniobra más sencilla de los navíos de Trafalgar consistía en mantener el rumbo fijo con el timón ayudado con las velas de los tres mástiles. En función de los cambios de fuerza y dirección del viento, cada una de las dos o tres velas de combate de cada mástil tenía que ser reorientada desde las

615 Cinetosis: La cinetosis es el trastorno debido al movimiento, bien sea por mar, aire, coche, tren o el producido por algunas atracciones cuyos principales síntomas son vómitos, náuseas, falta de equilibrio, producidos por la aceleración y desaceleración lineal y angular repetitivas

616 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.146.

escotas y brazas⁶¹⁷ de cada una de las velas, subiendo los marineros en las cofas y vergas de cada mástil. Esta operación en combate era muy peligrosa pues los marineros subiendo por los flechastes⁶¹⁸ y jarcias eran fácil blanco de los francotiradores o de los cañones del navío enemigo.

Esta era la capacitación en maniobra que difícilmente habían conseguido la mayoría de las tripulaciones de los buques franceses y un tercio de las españolas con mucho esfuerzo de los oficiales y maestranza, por no tener medios y apenas tiempo para poder navegar y practicar en los grandes navíos; al estar bloqueados en puerto por el enemigo. Las tripulaciones de los navíos españoles Santísima Trinidad, Santa Ana, Rayo, San Justo, San Leandro y Bahama salían a la mar por primera vez según informe de Macdonnell, capitán del navío español Rayo⁶¹⁹.

La siguiente maniobra en dificultad consistía en navegar dispuestos en fila todos los navíos, separados entre sí un cable. Era más difícil que la anterior y se hacía para combatir en formación de flota. Con esta disposición cada buque tenía protegida su proa y su popa, que eran los puntos débiles de estos navíos, excepto el primero, que quedaba indefenso de proa y el último que quedaba indefenso de popa. La ventaja de la línea era que los costados de los buques formaban una muralla armada de cientos de cañones que disparaban como auténticas superfortalezas flotantes, impidiendo acercarse a cualquier navío o flota enemiga. La dificultad estribaba en que los navíos llevaban generalmente velas diferentes, pero incluso con la misma superficie de lona al viento, los navíos más rápidos se adelantaban a los otros y

617 645 Braza: Del lat. brachia, pl. de brachium -brazo-, por ser la distancia media entre los dedos pulgares del hombre, extendidos horizontalmente los brazos. 1. f. Unidad de longitud, generalmente usada en la marina, basada en la antigua vara castellana y equivalente a 1,6718 m. 2. f. Unidad de medida de profundidad usada en cartografía marina, equivalente a 1,829 m. 3. f. Mar. Cabo que laborea por el penol de las vergas y sirve para mantenerlas fijas y hacerlas girar en un plano horizontal.

618 Flechaste: (De flecha, quizá a través del cat. fletxat). m. Mar. Cada uno de los cordeles horizontales que, ligados a los obenques, como a medio metro de distancia entre sí y en toda la extensión de jarcias mayores y de gavia, sirven de escalones a la marinería para subir a ejecutar las maniobras en lo alto de los palos.

619 González-Aller. Corpus Documental. Pág. 1.527.



los más lentos quedaban atrasados. Para evitar esto se requería un control constante de las escotas y las brazas además de ser necesario subir a los palos y vergas para modificar en tamaño las velas, su posición y orientación. Para una tripulación poco hábil era muy difícil mantener la línea correctamente. El propio Villeneuve reconoció a su ministro de Marina que sus capitanes, con las tripulaciones tan poco adiestradas en las maniobras de flota, a lo máximo que podía aspirar era a que mantuvieran apenas la línea de combate. La siguiente maniobra en orden de dificultad era ya en combate naval y consistía en acercarse a un navío enemigo, situarse por la popa, proa, aleta, o la amura de un costado, por donde el navío enemigo apenas presentaba cañones que disparar y orzando o arribando hábilmente disparar todos los cañones del costado sobre el navío enemigo, para luego volver al rumbo, recargar los cañones y de nuevo orzar y arribar para disparar otra vez, hasta que desarbolaran, rindieran o hundieran al navío enemigo. En esta maniobra en la que además de la coordinación del fuego de los cañones, había que coordinar los aparejos y velas al mismo tiempo, aproximadamente la mitad de los navíos franceses y españoles tenían marineros y artilleros capaces de realizarlo con eficacia. Entre los navíos españoles destacaron en estas maniobras el Príncipe de Asturias, San Juan Nepomuceno, San Agustín, Neptuno, Monarca, San Ildefonso, Argonauta y Montañes. Entre los navíos franceses destacaron el Fougueux, Neptune, Intrepide, Pluton, Algeiras, Achiles y Berweik⁶²⁰. En cambio, dos tercios de los navíos ingleses realizaban esta maniobra regularmente bien por su mayor entrenamiento en la mar.

La siguiente maniobra en orden de dificultad, en combate naval, era una modificación de la maniobra anterior, pero realizada por cuatro navíos aliados a la vez sobre un navío enemigo. Lo complejo de esta maniobra era coordinar los fuegos de las andanadas de los cañones de un costado para que no dañaran al navío amigo que navegaba y estaba al otro costado, esperando su turno para disparar al casco, o a la arboladura, según lo acordado previamente. Para esta maniobra estaban capacitados la mitad de los na-

620 Remi Monaque. Trafalgar. Estrategia, táctica y resultado. Pág. 166.

víos ingleses, por su mayor y adecuado entrenamiento. En Trafalgar también se comprobó en las maniobras y combates, de acuerdo con la opinión del brigadier español Enrique Macdonnel, que los ingleses maniobraron y combatieron bien pero no llegaron a la perfección y vencieron porque los franco - españoles les dimos muchas facilidades:

«Hemos perdido el combate pero no lo han ganado los ingleses, se lo hemos dado. Aglomerados los navíos, tapados unos por otros, jamás pudieron desplegar un fuego general, y sostenerse recíprocamente para rechazar la superioridad de tres contra uno, en que los ingleses atacaban»⁶²¹.

El Brigadier Mc. Doneld combatió en la vanguardia y con su inexperta tripulación fue sotaventado desde el principio y no pudo entrar en el combate, ni ver el desarrollo de la batalla por el humo de la pólvora que no se disipaba por el poco viento. El quedó apelonado con los otros navíos franco - españoles ya que con menor experiencia en maniobras también abatieron y se fueron involuntariamente a sotavento lejos de la lucha. Al final de la batalla pudieron retirarse con Gravina al resguardo de Cádiz y Mc. Doneld en los momentos que se disipaba el humo pudo ver como dos o tres navíos ingleses atacaban a un navío franco - español: coincidiendo plenamente con el informe del Contraalmirante Escaño a Godoy, de que combatió toda la flota inglesa contra media franco - española.

621 González-Aller. Corpus Documental. Informe de MacDonnell. Pág. 1,345.

La Ingeniería Naval en la Reconstrucción del Navío Santísima Trinidad

D. Juan Manuel López Vázquez

Licenciado en Navegación Marítima. Bachelor of Engineering/Ship Science

El proceso de investigación y estudio se extiende 10 años atrás. En ese proceso se llegó a la conclusión de que no existe una idea clara de la configuración del Navío ni de la naturaleza de las muchas obras de reforma que se le hicieron.

Se investigaron fuentes de datos diversas. Desde trabajos anteriores sobre este tema hasta informes de astilleros de la época, diarios de navegación, informes de los comandantes del Navío, correspondencia y discusiones entre miembros del Cuerpo de Ingenieros de la época, correspondencia de estos con la Corona, etc...

De todo ello concluimos que, si bien el Navío tenía problemas, que como había dicho D. Julián Martín de Retamosa se “hallan en el corazón de la Nave”, muchos de ellos fueron subsanados a lo largo de su periodo de servicio, dando lugar a un buque de una potencia arrolladora y de unas cualidades marineras aceptables para su fecha de construcción.

Existen muchos trabajos “literarios” hechos por historiadores, pero ninguno a excepción del comenzado por D. Francisco Fernández González, que ataquen el problema desde un punto de vista técnico.

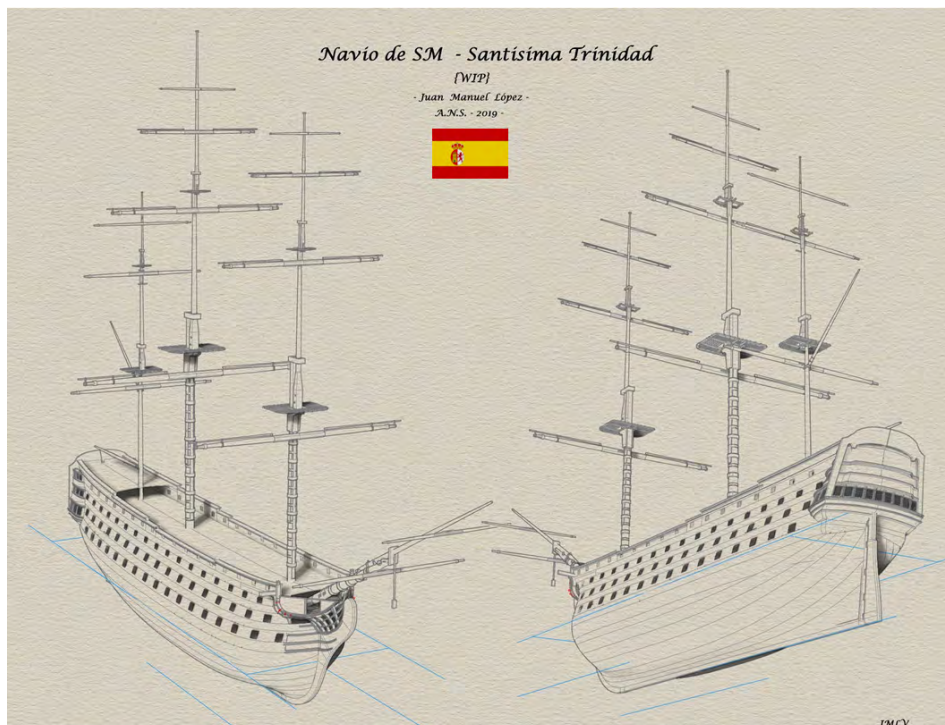
La finalidad de este trabajo, aun en curso, es el análisis técnico del Navío, su construcción y su navegabilidad en su etapa final.

Se han utilizado programas de libre distribución y en muchos casos hubo que desarrollar software específico.



Todas las imágenes aquí presentadas, como se verá algunas aún incompletas, se basan en este estudio técnico y en ningún caso deben tomarse como simples interpretaciones artísticas.

El trabajo aún continua sin fecha de finalización prevista.



Las cotas en negro, según original, pulgadas y líneas de burgos. El pie de Burgos equivale a 0.2786 metros.

- ▶ CG a 7.18m sobre LB.
- ▶ LWL a 7.94m sobre LB.

Estos escantillones son el punto de partida para la construcción del modelo.

Como puede verse, hay una gran diferencia de formas entre la cuaderna de trazado y el exterior del forro del buque.

Es fundamental, para cualquier cálculo posterior, tener en cuenta esta diferencia.

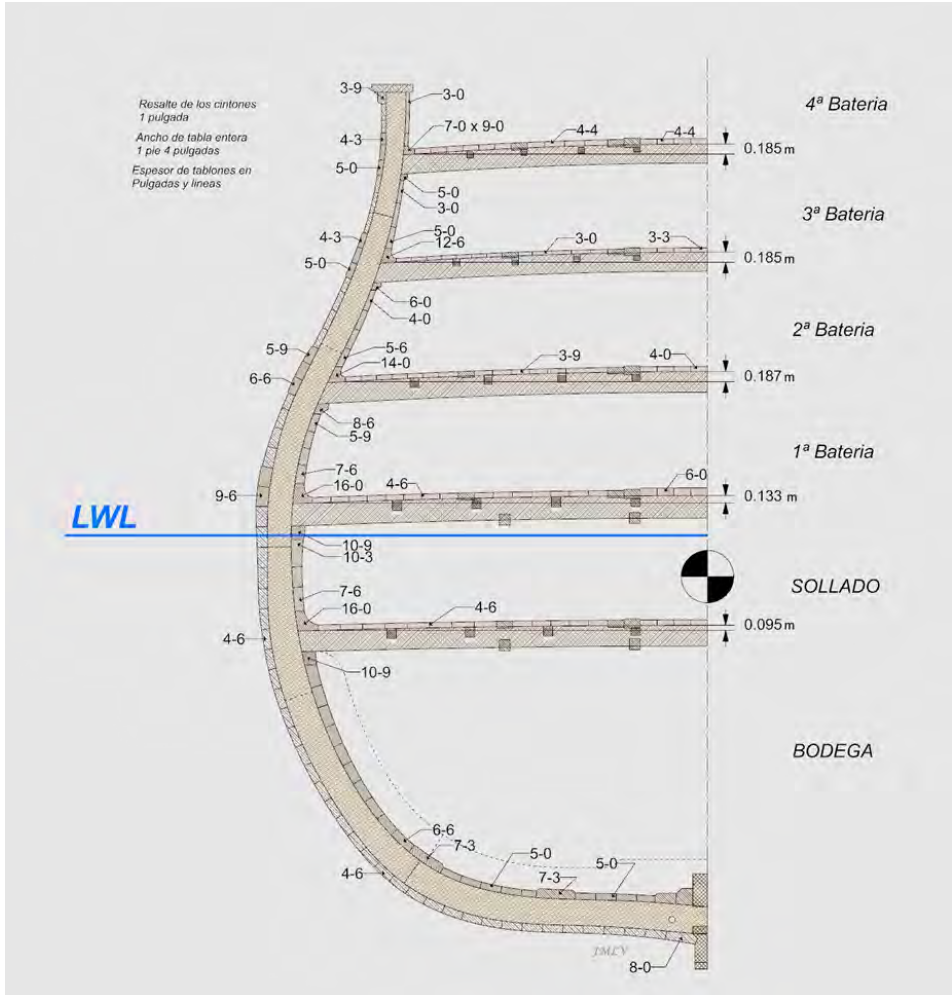


Figura 115

ADVERTENCIA:

Por tratarse de un estudio “EN PROGRESO”, todos los dibujos técnicos, incluidos en este documento, han sido deformados.

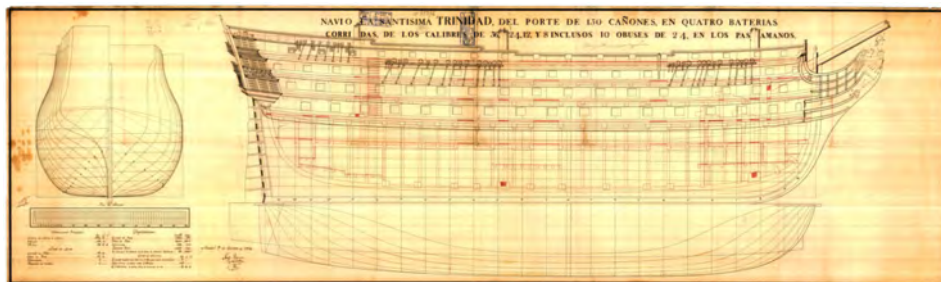


Figura 116

Se han utilizado varios planos, muchos de ellos parciales. Incluso hay algunos que de ninguna manera podrían corresponder a este Navío y que se descartaron enseguida.

De todos ellos, se tomó como base este. Es el famoso plano de San Petersburgo, hallado en el "Archivo Central de la Marina de la Federación rusa".

Por la fecha y la firma, nos parece el más fiable de los que circulan por el mundo.

Aunque algunas de las medidas no se corresponden con las que se hicieron en La Carraca, se ha utilizado, con las debidas correcciones, como base de construcción

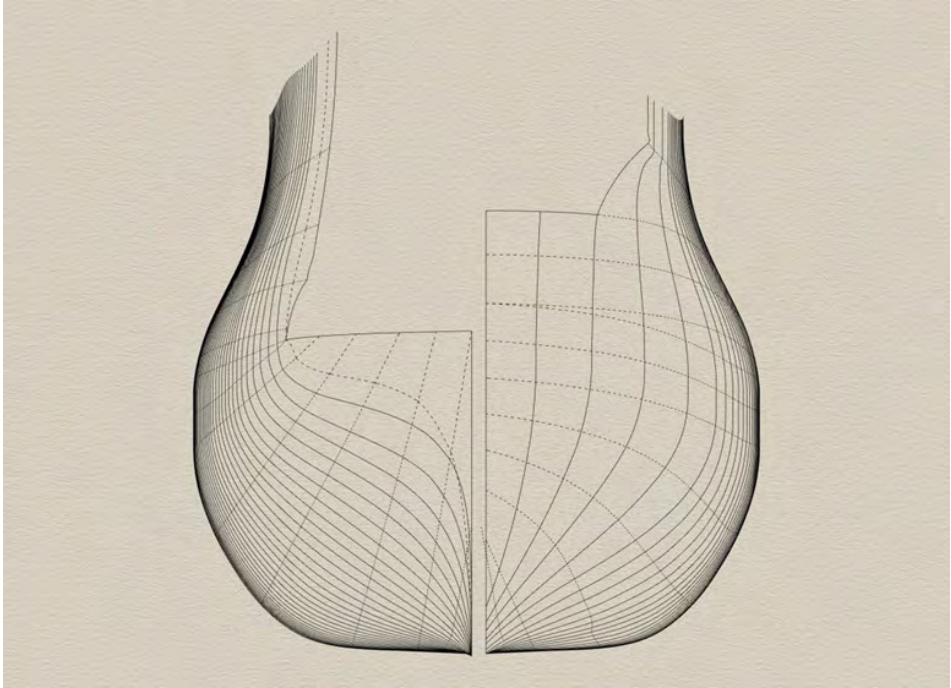


Figura 117

Plano de formas obtenido a partir de los planos corregidos por deformación. Es un plano orientado a la construcción en 3D.

Las curvas longitudinales se corresponden con los límites de las superficies envolventes de menor deformación y no con vagras, diagonales o cualquier otro trazado tradicional.

Por la misma razón, en la proa se trazan secciones diagonales, reviros, independientemente del sistema constructivo que se adoptase.

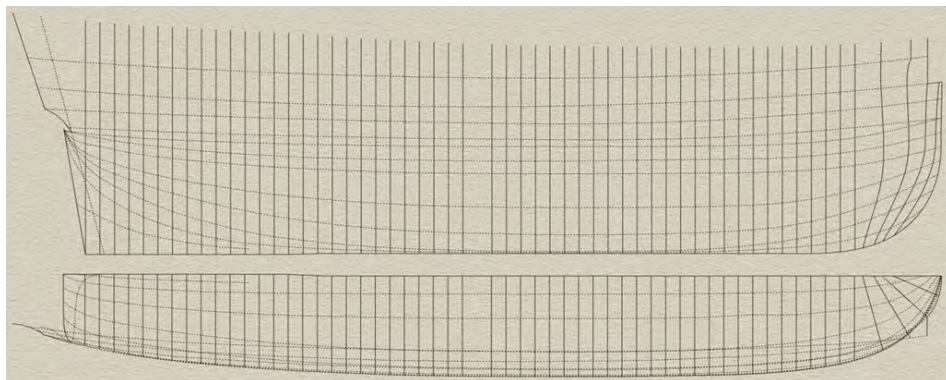


Figura 118

De este trazado obtendremos la superficie envolvente de los cantos exteriores de las cuadernas de trazado.

El espesor de las cuadernas, escantillón o “a la grúa” varía continuamente de la varenga al barraganete. Además, el espesor “a la línea”, (en el sentido de la eslora), es muy significativo, resultando en que los trazados de las caras de proa y popa de cada una pueden llegar a ser muy diferentes.

Trazar “a mano” cada una de las caras interiores de cada cuaderna, además de largo y tedioso, está sujeto a muchos errores.

Como solución práctica, se diseñó un programa que, dados unos espesores clave en cada sección, traza automáticamente todos los cantos interiores.

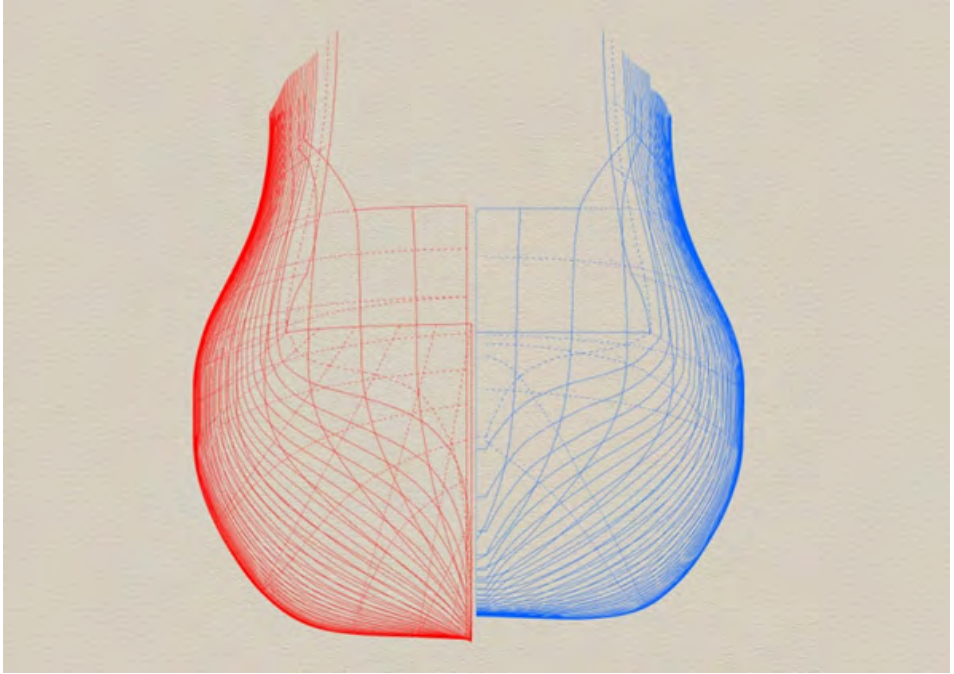


Figura 119

En rojo, cantos exteriores. En azul, los interiores.

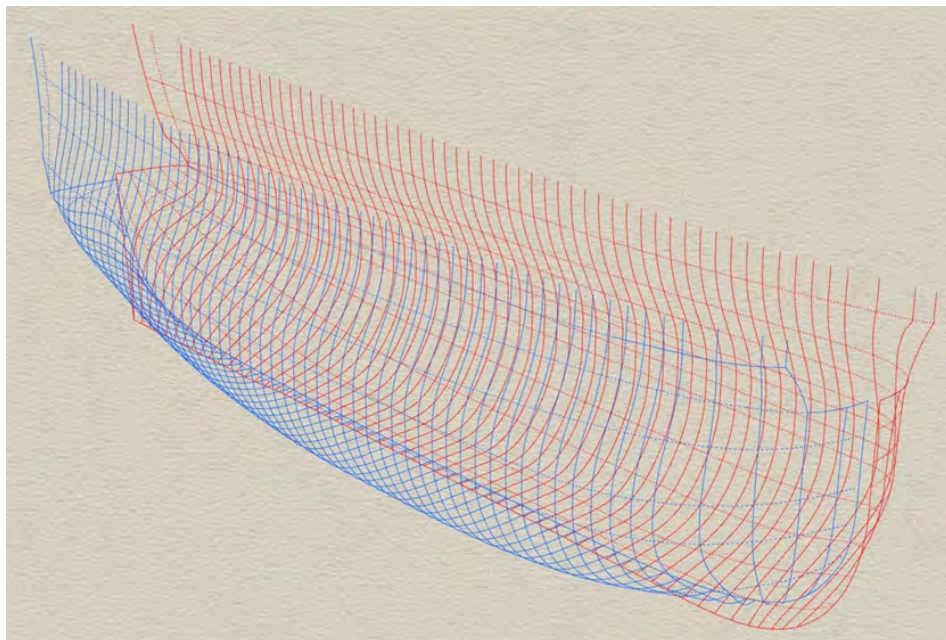


Figura 120

Superficies envolventes de las caras exteriores e interiores de las cuadernas.

Operando con estas dos superficies obtendremos el sólido que envuelve a todas las cuadernas.

A partir de este, y operando de nuevo, tendremos las cuadernas de construcción en forma de sólidos.

Trabajando de manera parecida y utilizando programas desarrollados ex profeso, se irán construyendo todas las demás piezas.

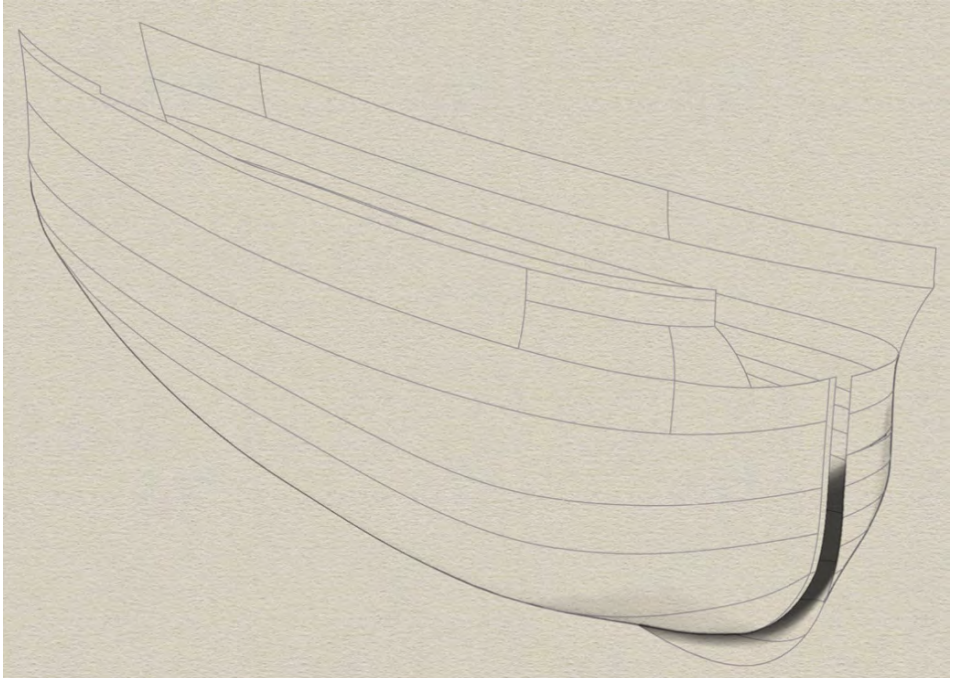


Figura 121

Cuadernas de construcción "A la inglesa"

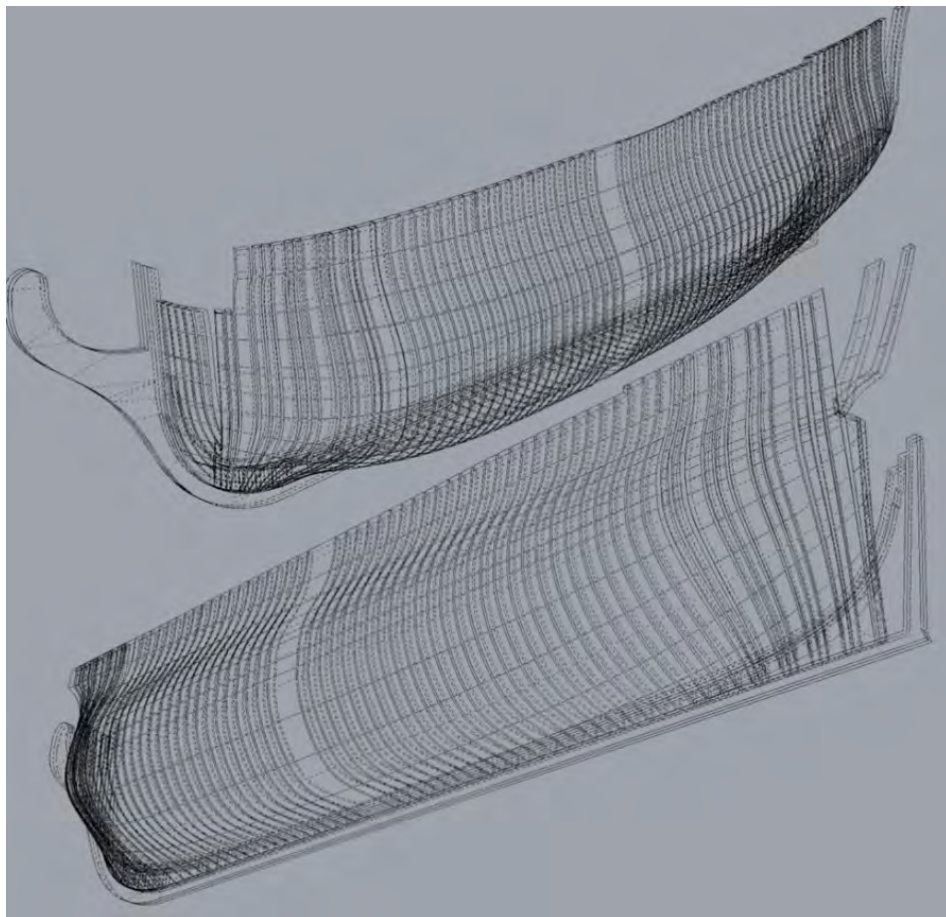


Figura 122

Parece que sí se usaron cuadernas de reviro. Aunque en el título se puede leer “A la inglesa”, es solo una simplificación. El navío, como muchos de su época, se construyó con técnicas mezcladas.

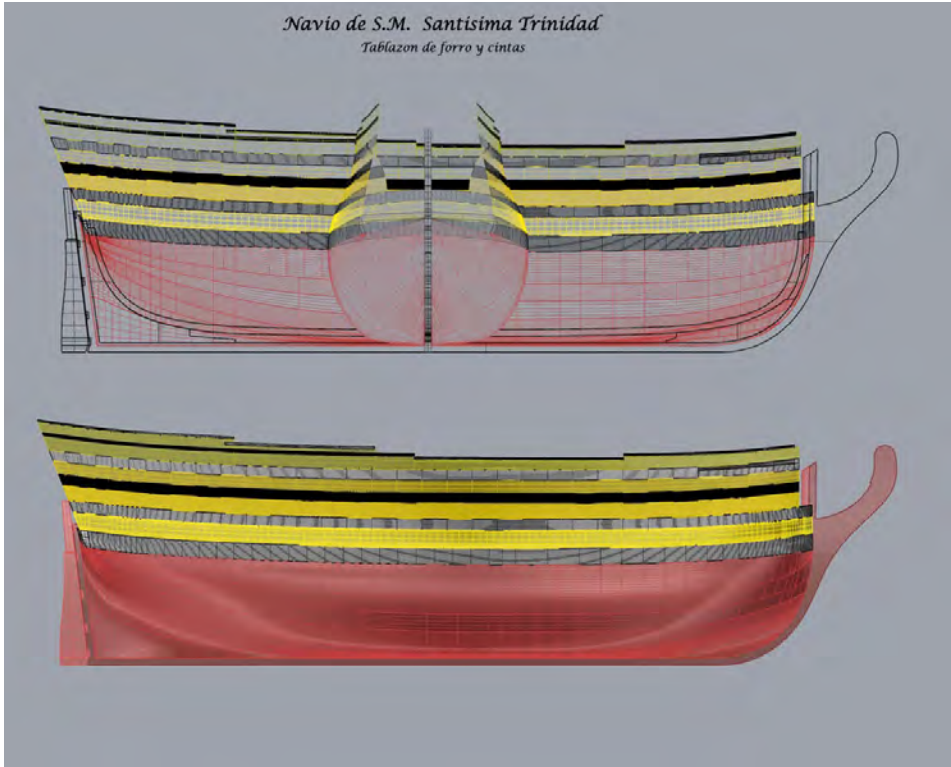


Figura 123

Una vez construida la caja de cuadernas, se puede forrar el casco atendiendo a los escantillones, que, a partir de las tablas de La Carraca, habíamos marcado en la Cuaderna Maestra.

Modelos del casco para estudio. Superficie del forro externo hasta batiportes de 1ª y 2ª baterías.

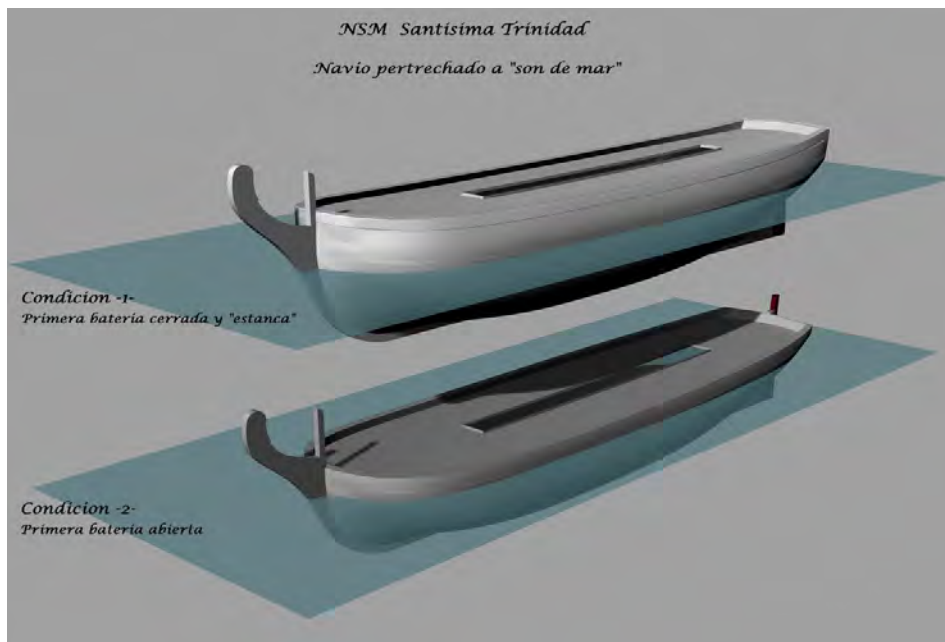


Figura 124

Datos y algunos resultados

Todos conocemos las muchas críticas que la estabilidad de este navío tuvo

Es escasa y con poco viento la 1ª batería queda inservible, etc...

Para obtener las curvas de estabilidad del casco obtenido se proponen dos condiciones:

1º) Primera batería abierta e inundable a la altura del batiporte.

2ª) Primera batería cerrada y "estanca".

En ambos casos se suponen las escotillas abiertas. En ninguno se tiene en cuenta el efecto de las superficies libres, "agua en cubierta".

En todos los cálculos relativos a este Navío, se utiliza la posición del Centro de Gravedad propuesta por D. Francisco Fernández González.



NSM Santisima Trinidad			
HIDROSTATICS SERVICE CONDITION		DRAFTS and TRIM	
Draft Amidships m	7.94	C _{pp} (m)	8.2187
Displacement t	4984	C _{pr} (m)	7.6615
Heel deg	0	C _m (m)	7.94
Draft at FP m	7.94	LWL(m)	64.56
Draft at AP m	7.94	A(m)	0.5572
Draft at LCF m	7.94	A(°)	0.46
Trim (+ve by stern) m	0		
WL Length m	64.562		
Beam max extents on WL m	16.68		
Wetted Area m ²	1512.158		
Waterpl. Area m ²	903.767		
Prismatic coeff. (C _p)	0.715		
Block coeff. (C _b)	0.569		
Max Sect. area coeff. (C _m)	0.795		
Waterpl. area coeff. (C _{wp})	0.839		
LCB from zero pt.	1.25		
LCF from zero pt.	0.315		
KB m	4.863		
KG m	7.18		
BMt m	3.715		
BML m	49.122		
GMt m	1.399		
GML m	46.806		
KMt m	8.579		
KML m	53.986		
Immersion (TPc) tonne/cm	9.264		
MTc tonne.m	36.134		
RM at 1deg = GMt.Disp.sin(1) tonne.m	121.678		
Porposed GM by FFG	1.4		
Design KG	7.18		

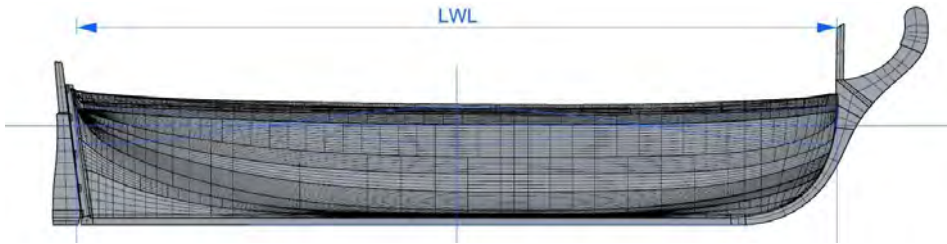


Figura 125

REFERENCE FRAME. zero pt at main frame

Entre olas:

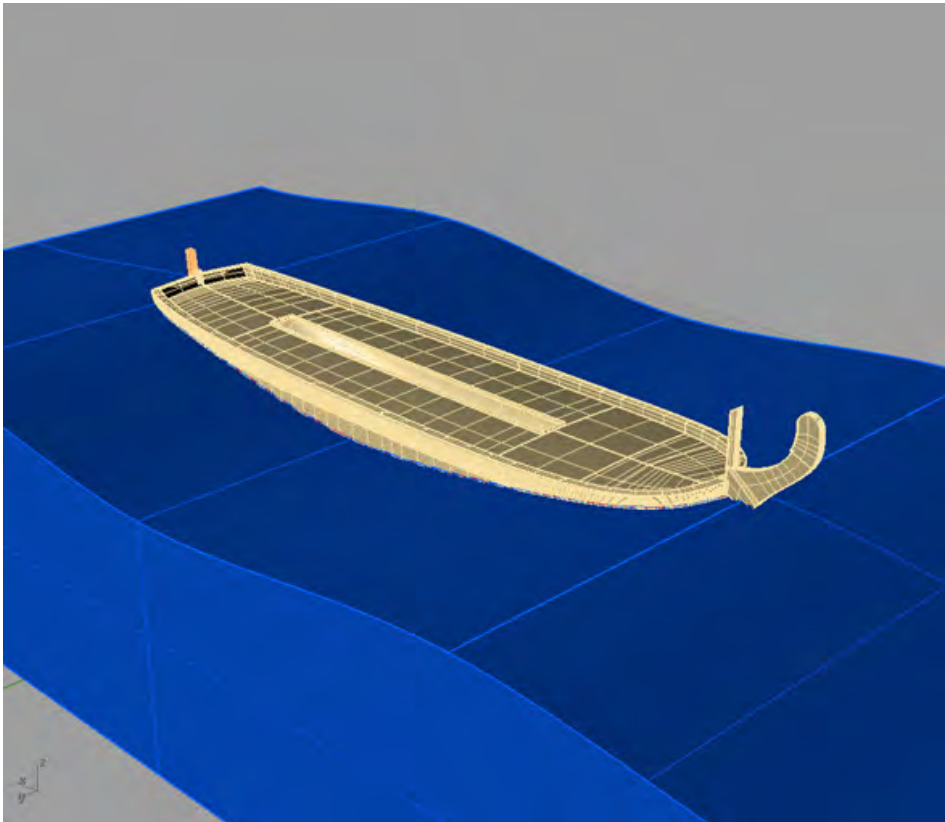


Figura 126. En la cresta $f=0$

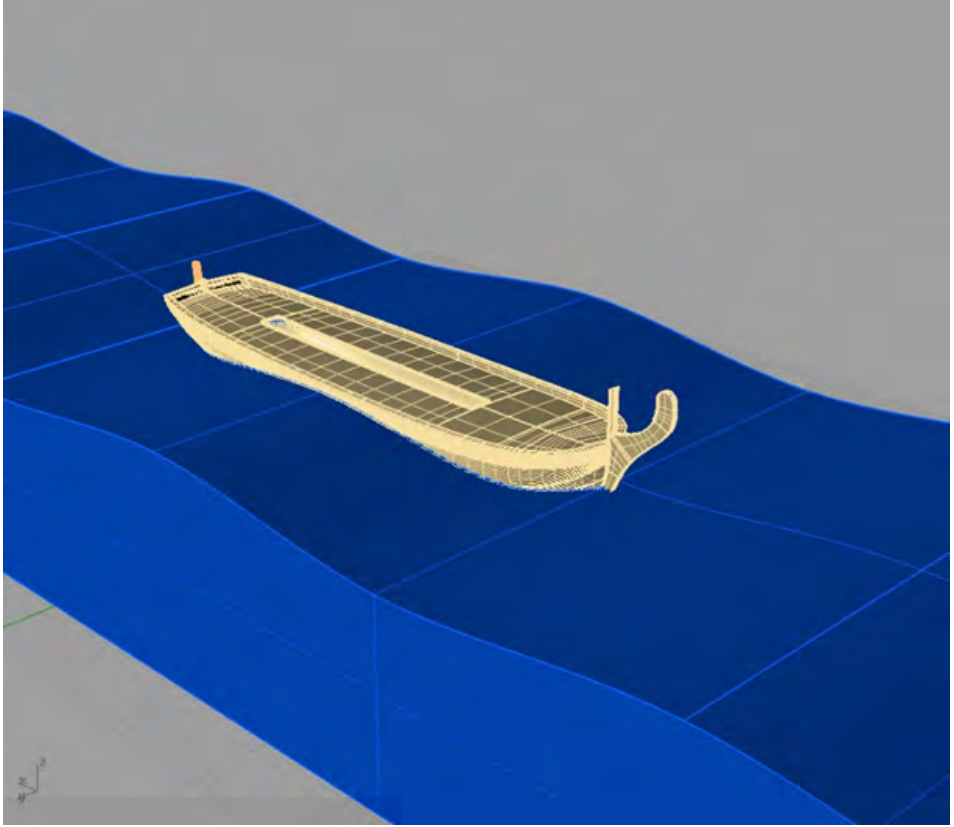
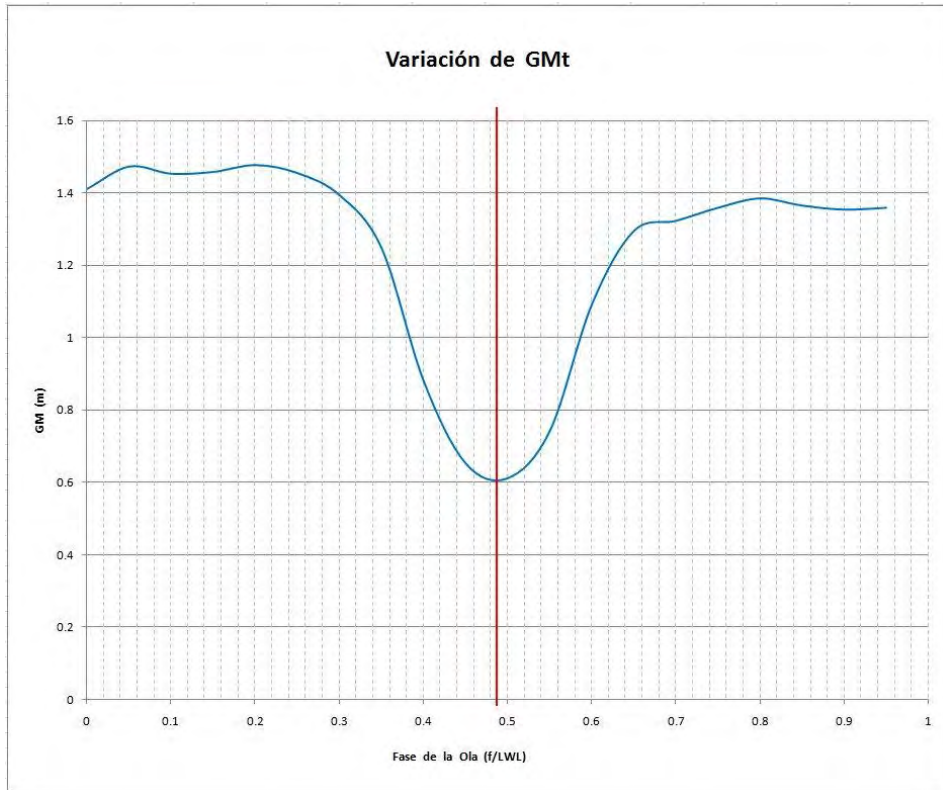
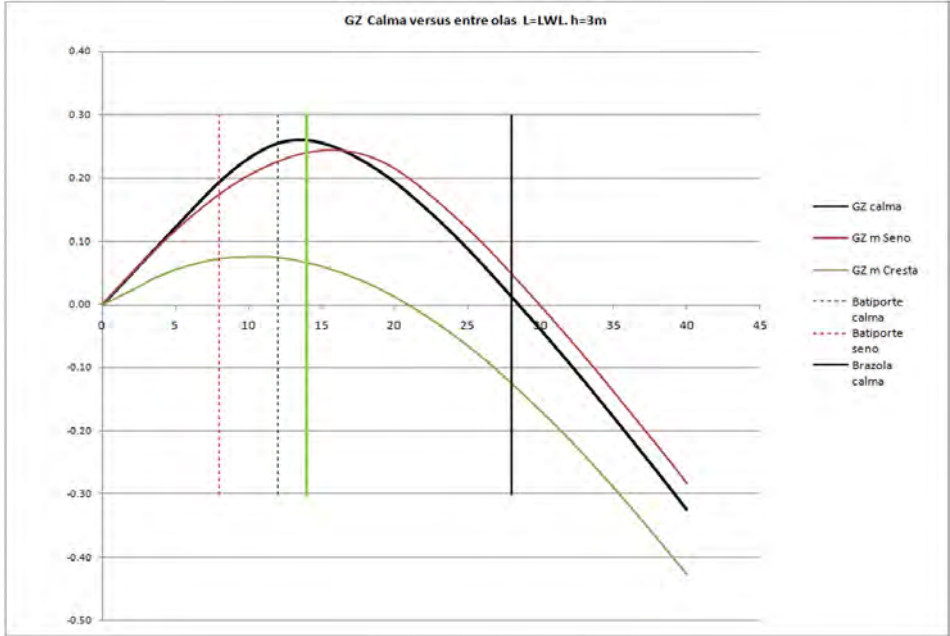


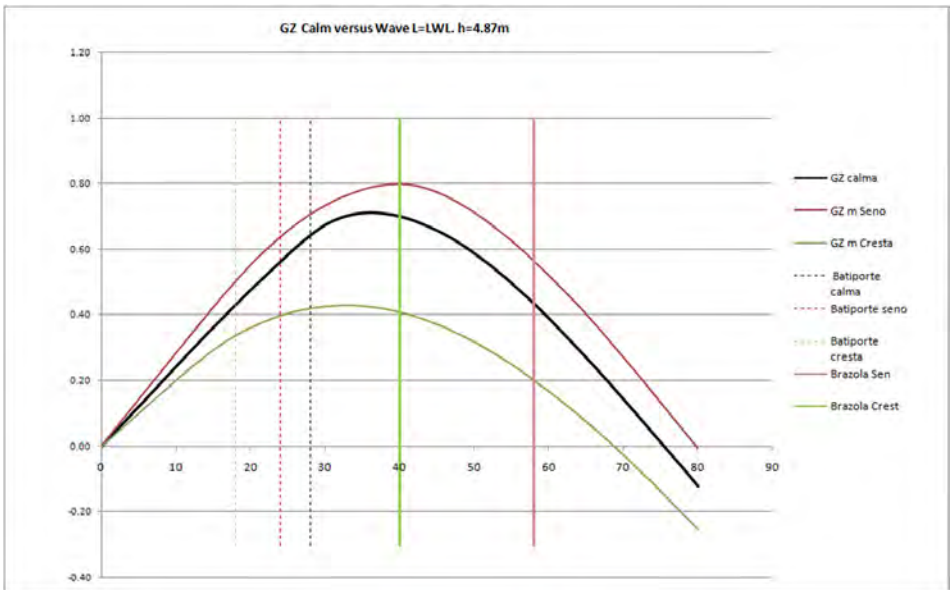
Figura 127. En el seno $f=0.5$



Curvas de estabilidad



Condición -1-

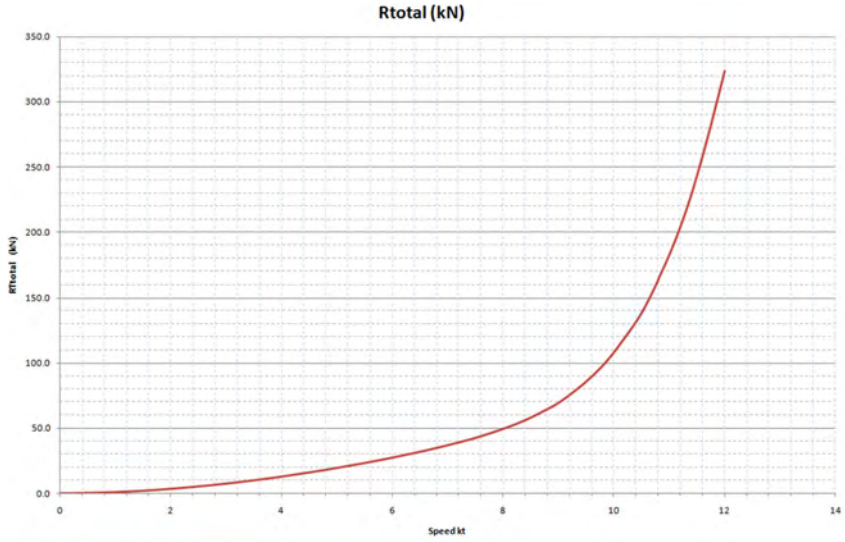


Condición -2-



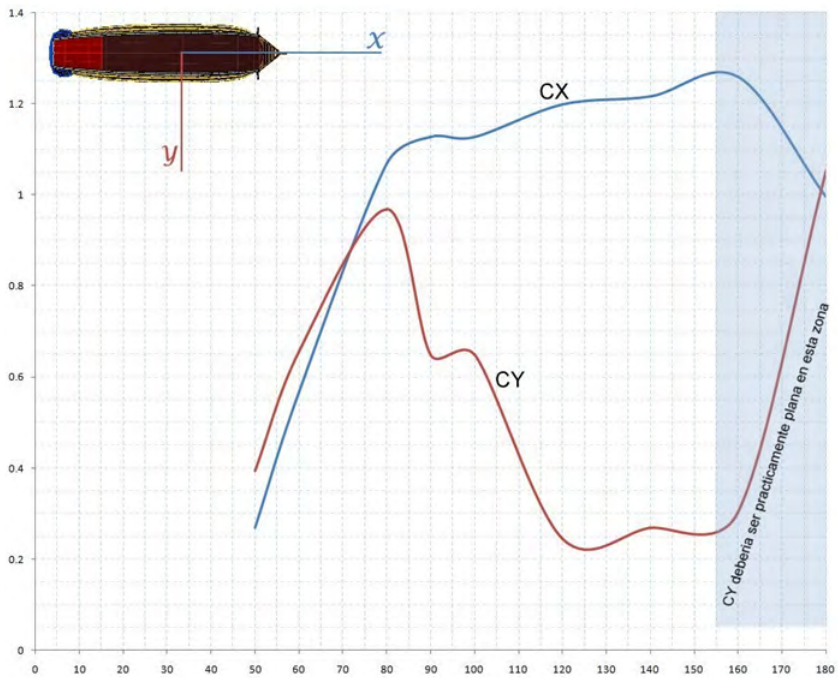
El modelo 3D y el cálculo de los pesos y centros de gravedad está aún en curso. Por lo tanto:

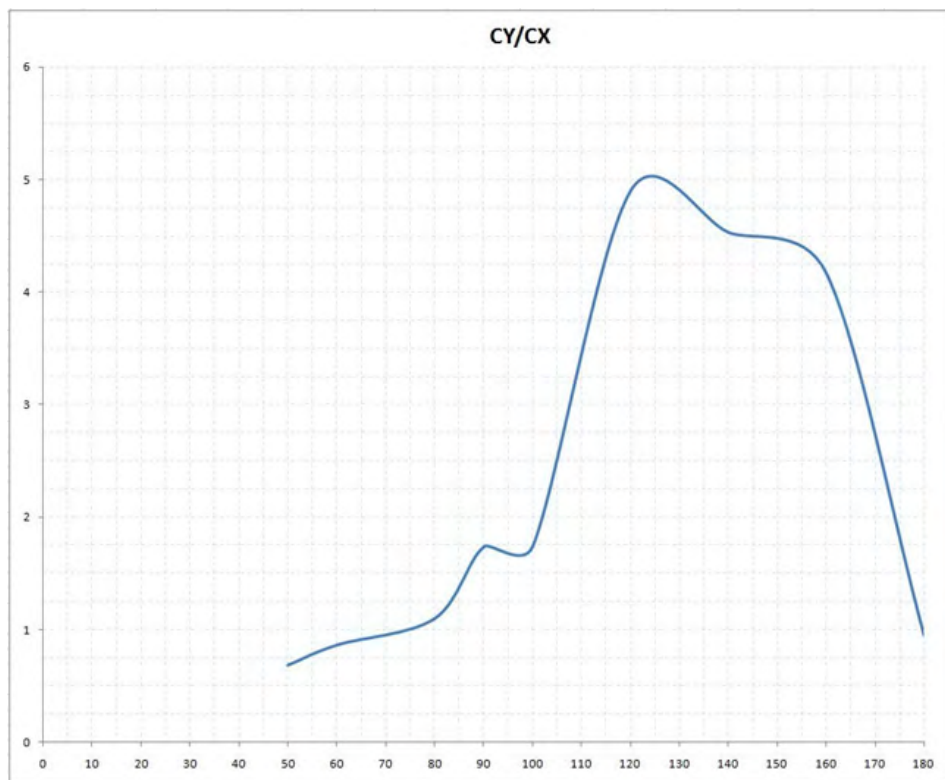
- ▶ En todos estos cálculos se utiliza el valor de GM propuesto por D. Francisco Fernández González en uno de sus trabajos.
- ▶ El “floreo” del batiporte de la primera batería, en el medio, es de 1.6 metros, según documentación de la época.
- ▶ NOTAS:
- ▶ El recorrido de la curva es muy corto y en general lo son todos los valores.
- ▶ El ángulo de inmersión de cubierta en el caso 1, muy pequeño.
- ▶ También las aberturas de cubierta son inundables en un ángulo corto.
- ▶ El ángulo límite de estabilidad ocurre muy temprano.
- ▶ Para el caso 2, la curva mejora, pero, aún así, sigue siendo escasa la estabilidad.
- ▶ La zona del “fuerte”, sección recta casi vertical en los costados de las cuadernas es corta, está muy sumergida y además interrumpida por las portas de la primera batería. Esto impide que se produzca beneficio de la estabilidad con la escora por aumento de la manga/volumen.
- ▶ Al contrario, muy pronto se llega a la zona de los “reveses” donde la manga empieza a disminuir muy rápidamente.
- ▶ Una vez terminado el modelo y conocidos los pesos, teniendo en cuenta, que según anotación de Tomas Muñoz “El Navío está completamente hecho de cedro”, quizás, gracias a la ligereza del maderamen, pudiera aumentarse el lastre por encima del 11.5% del total que era usual. Esta última opción es una de las metas de la construcción de este modelo.



Resistencia - Velocidad - Curva teórica

Coeficientes aerodinámicos de las velas. Curvas por puntos de muestreo cada 10º sin tratar.





Punto óptimo a 125°. Pero, a vientos portantes, en condiciones de “pérdida”, desprendimiento y alta turbulencia, el modelo CFD empieza a perder fiabilidad. La experiencia nos dice que la fuerza lateral no puede aumentar cuando el viento rola a la popa.

La falta de un modelo “multi-físico” hace que estos datos deban tomarse solamente como orientativos.

El problema de la turbulencia a vientos portantes. Marcación del viento aparente

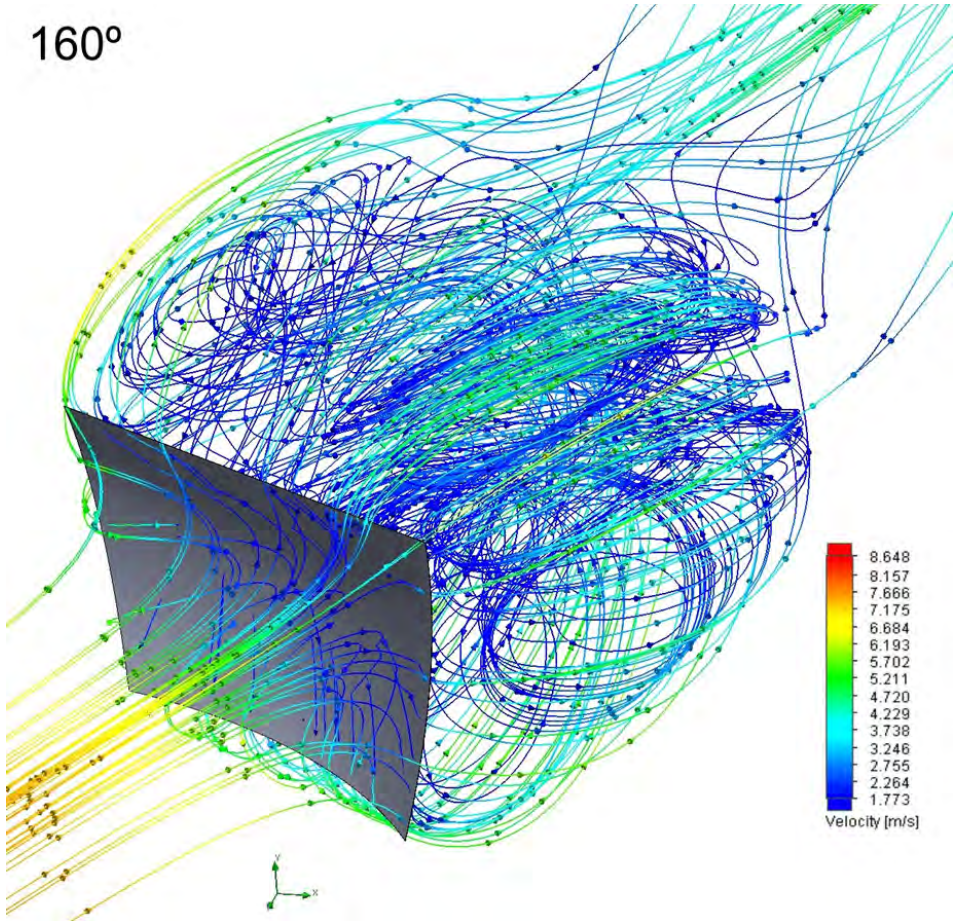


Figura 128



El modelo 3D

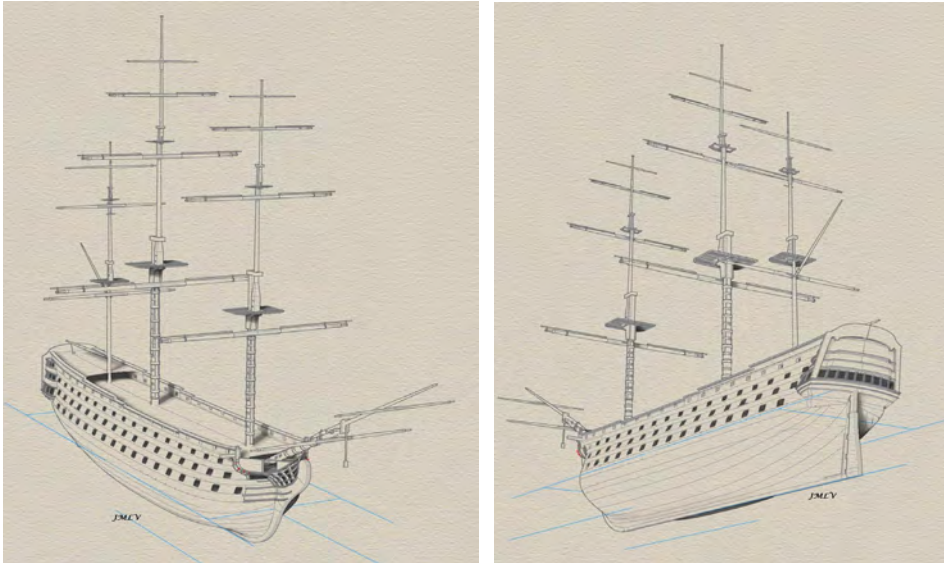


Figura 129

Vista de proa

Cuadernas

La discrepancia de las fuentes obligó a construir dos modelos uno con “reviros” y otro sin ellos.

En ambos casos, el volumen total y la posición del Centro de Gravedad son prácticamente iguales.

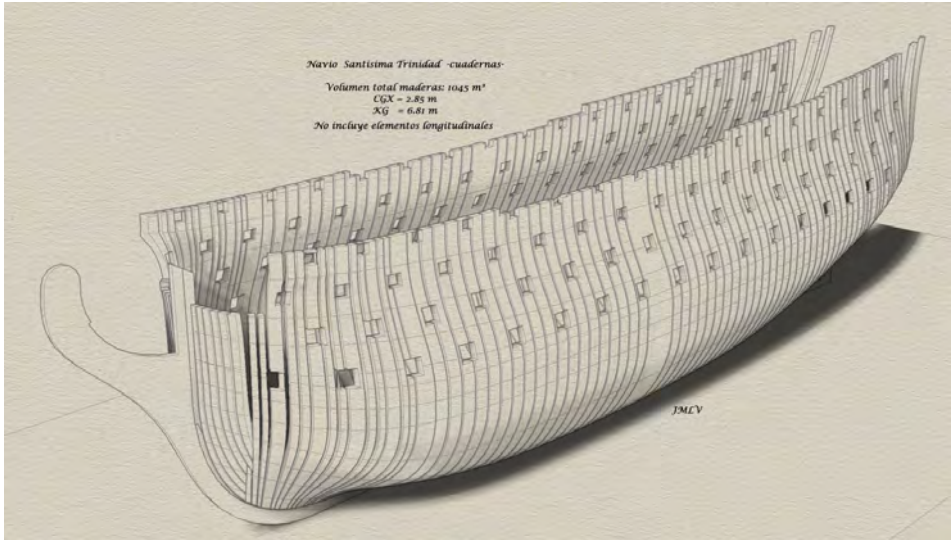


Figura 130

Vista de Popa

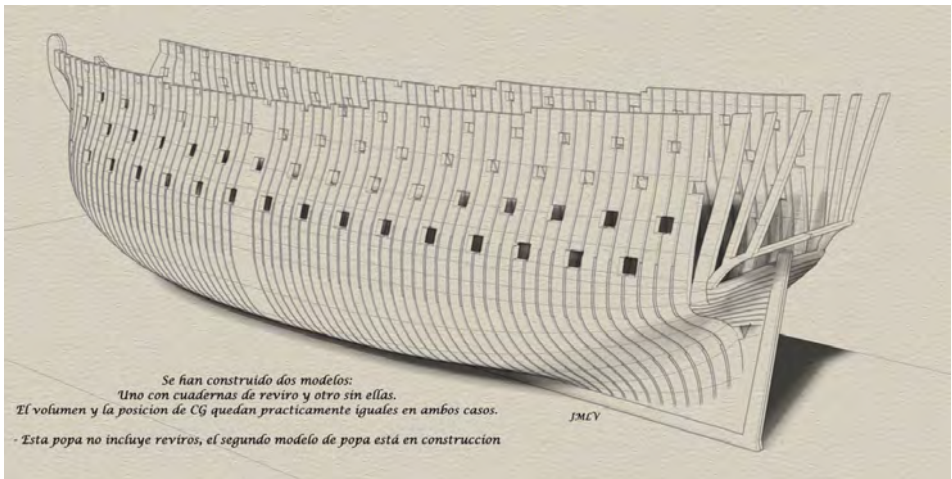


Figura 131

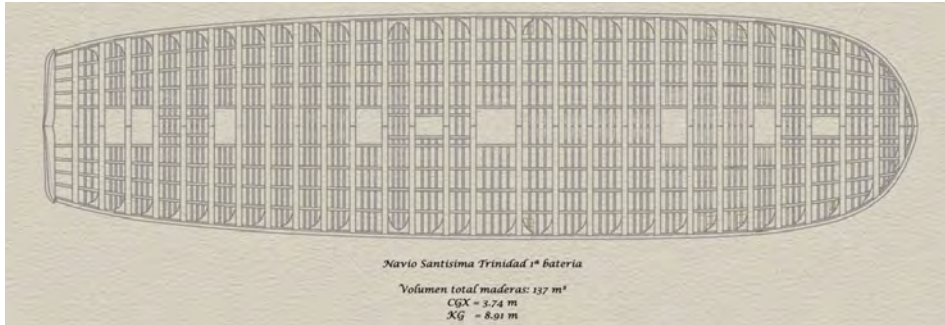


Figura 132



Figura 133

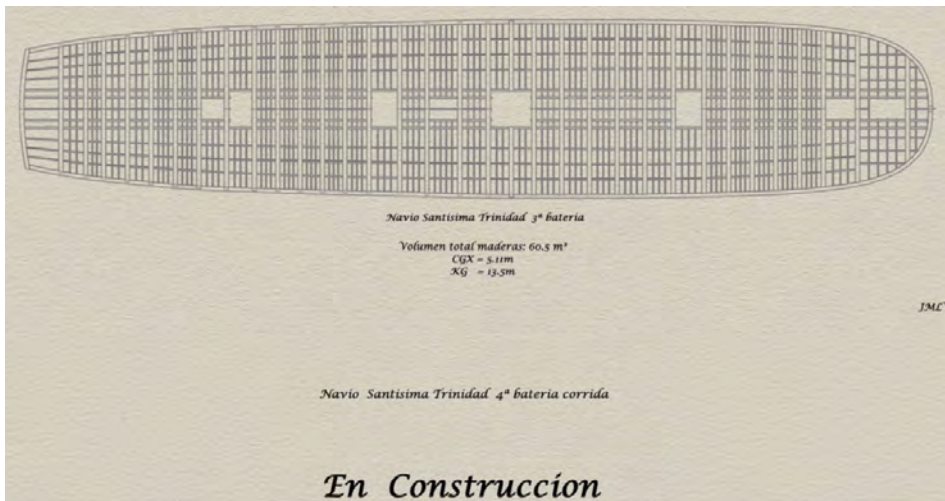


Figura 134

Se omiten las latas en segunda y tercera baterías por mayor claridad

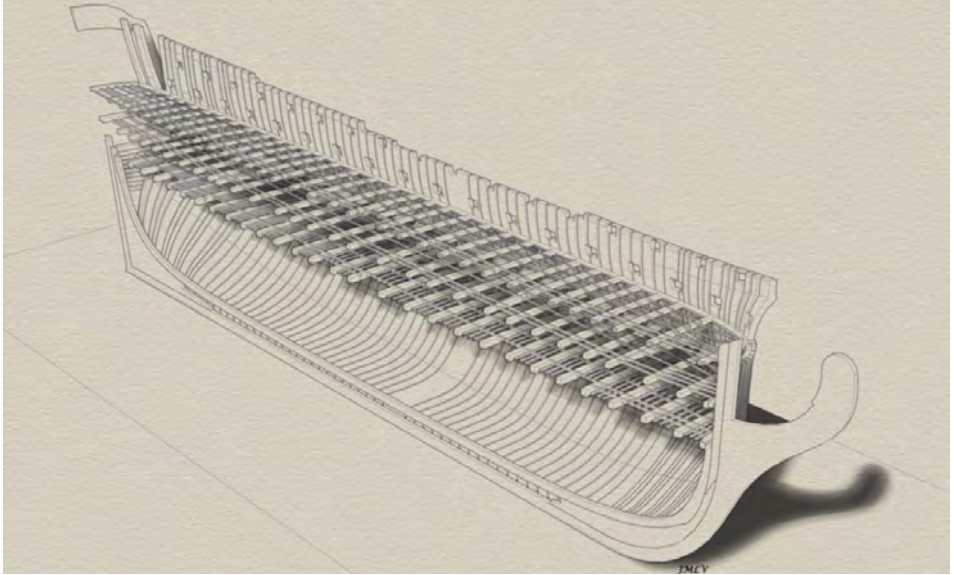


Figura 135

Dimensiones de la arboladura (en metros)

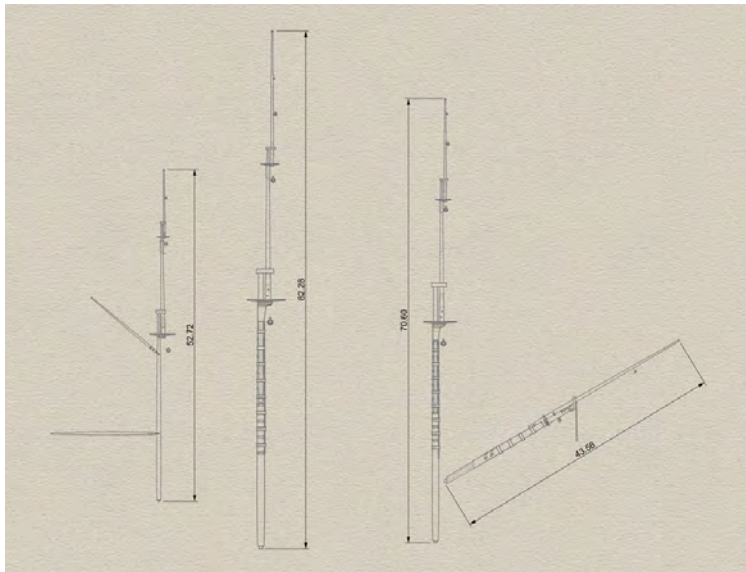


Figura 136



Obras de proa y popa (En progreso)

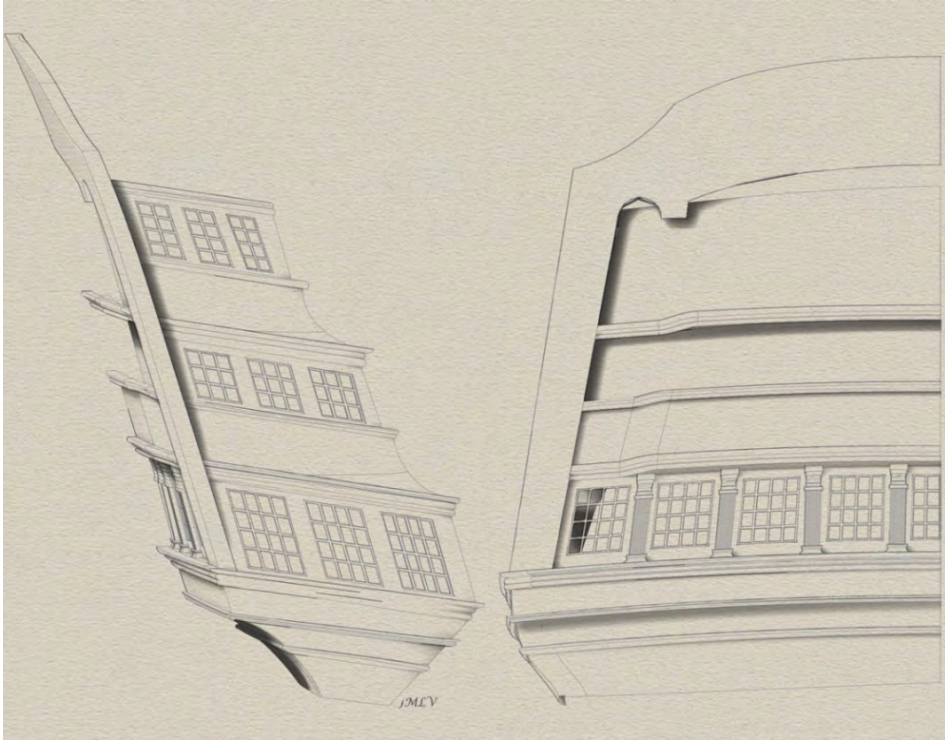


Figura 137



Jardines, galería y peineta



Figura 138



Obra de Proa

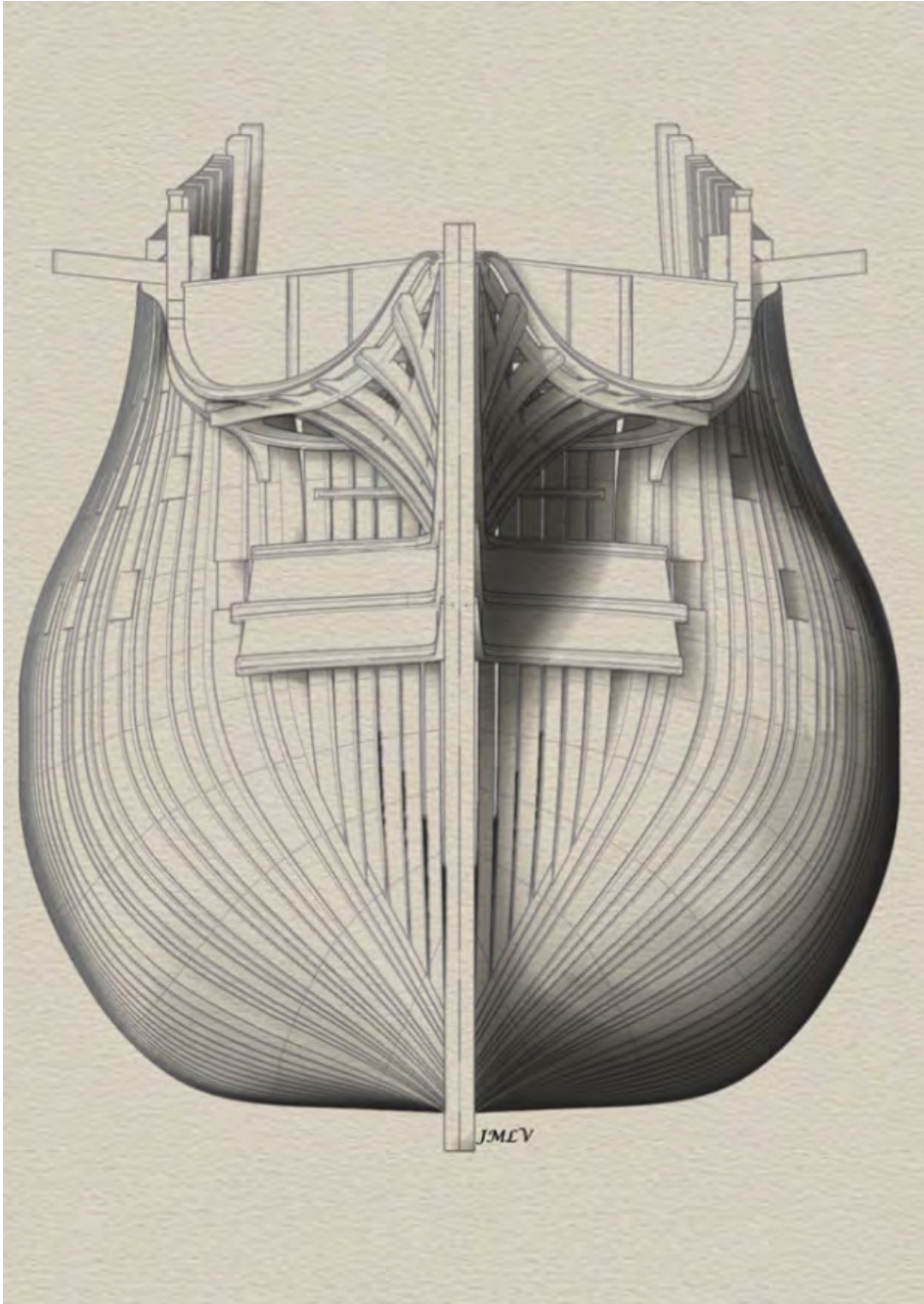


Figura 139



Navío Santísima Trinidad. Obra de proa.

Volumen total maderas: 18.4 m³. CGX = - 28.25 m. KG = 13.6 m

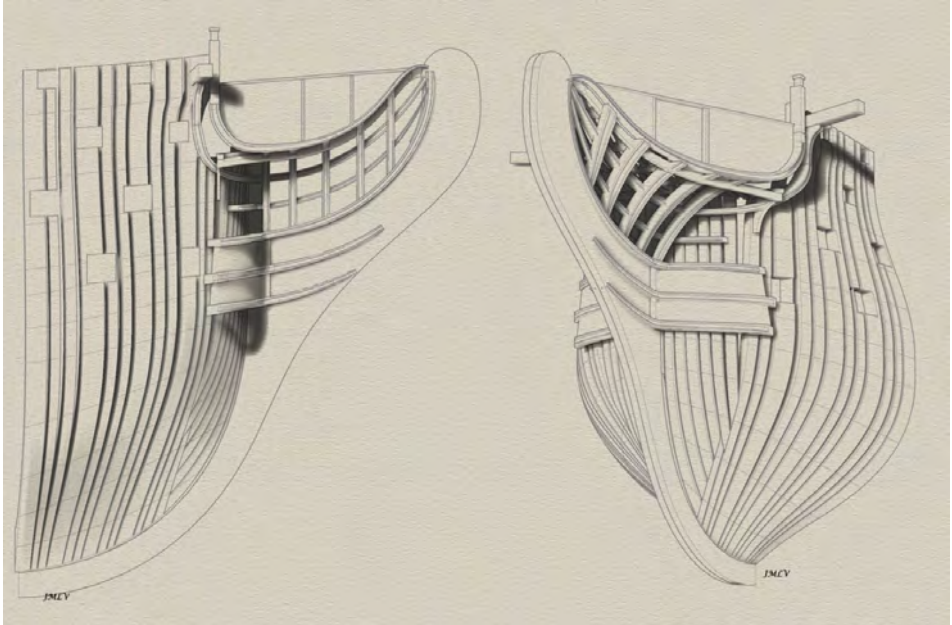


Figura 140

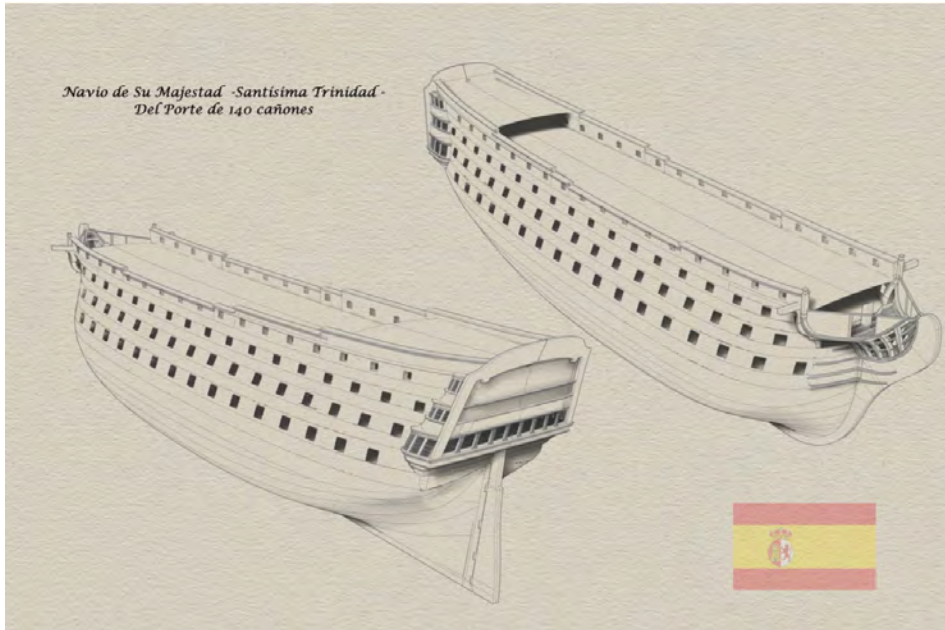


Figura 141

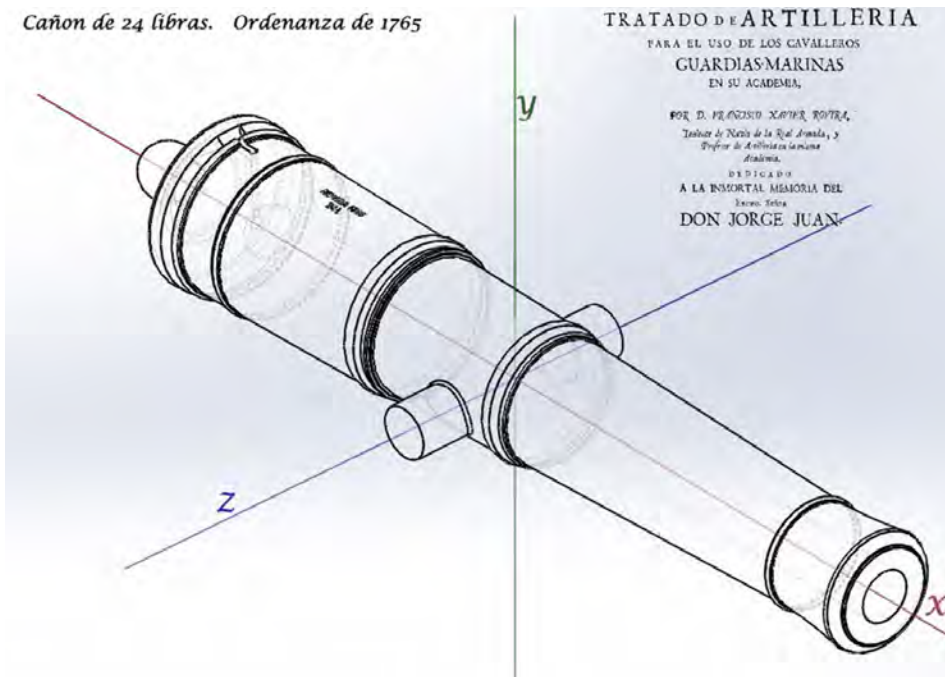


Figura 142



Piezas de ordenanza 1765 (avancarga y ánima lisa)

Los calibres con asterisco corresponden a piezas de “ánima corta”.

Calibre	Diam mm	Bala Kg	Carga Kg	L m	Vo m/s
36	175.0	17.61	5.87	2.92	418
24	152.9	11.74	3.91	2.84	415
18	138.9	8.80	2.94	3.09	423
18*	138.9	8.80	2.94	2.76	412
12	121.5	5.87	1.96	2.92	418
12*	121.5	5.87	1.96	2.60	407
8	103.8	3.91	1.47	2.60	431
8*	103.8	3.91	1.47	2.27	418
6	96.4	2.93	0.98	2.44	401
6*	96.4	2.93	0.98	2.11	387
4	84.3	1.96	0.65	2.11	387
4*	84.3	1.96	0.65	1.95	379

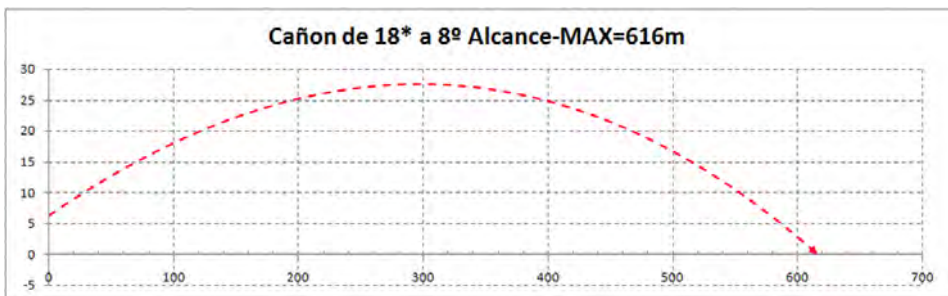
Las velocidades de salida V_o , “balística interna” fueron calculadas por el autor.

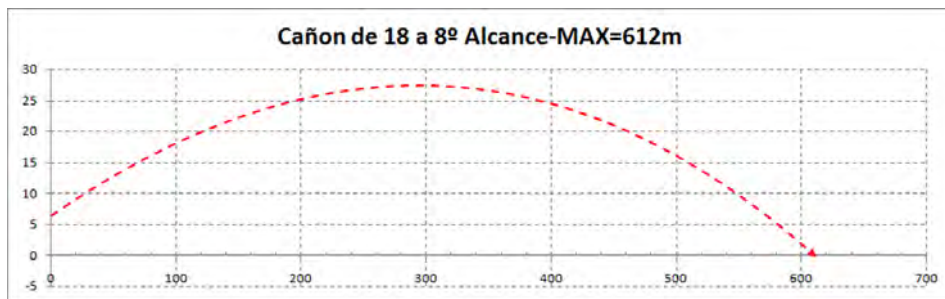
Para Las trayectorias, gráficos y datos que siguen, se tuvo en cuenta la variación del coeficiente C_d de una bala esférica sin rotación como función no lineal de Re .

Trayectoria y alcance

Cañones de 18 libras ánima corta 18* y larga 18.

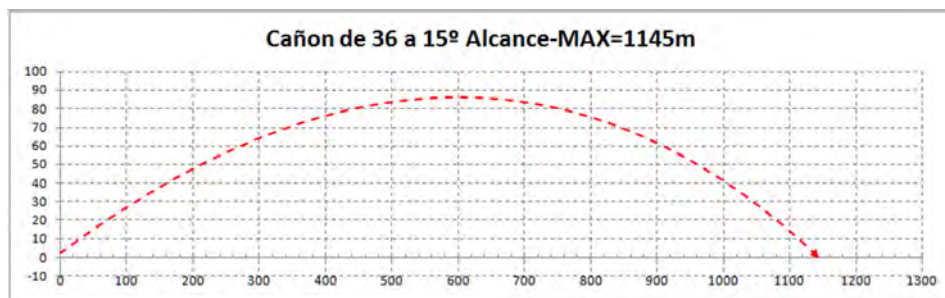
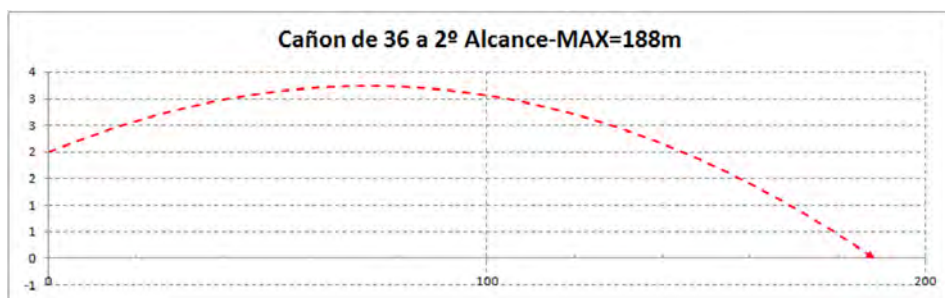
Altura sobre la flotación 6.5 m.





Tiro tenso / tiro a máximo alcance

Altura sobre la flotación 2 m.



Agradecimientos:

A D. Luis Coín Cuenca por su guía, confianza y dirección a lo largo de muchos años.

A la Armada Española por su interés, amabilidad y apoyo.

A D. Juan Carlos Mejías Taverro por su ayuda imprescindible.

A D. Guillermo Gefaell Gamochín, por su apoyo, su confianza y sus ánimos.



A todos los que antes que yo, se metieron en estos berenjenales.

NOTA:

Esta presentación es solo un resumen

El trabajo completo, figuras y planos sin deformación y todos los datos están a disposición del público “bajo demanda”.

The whole work in English, undistorted figures and plans, datums and research are available under demand.

Los pecios de Trafalgar

Fernando J. García Echegoyen. Marino y escritor naval.

Es el nuestro un país sin memoria cuya principal consecuencia es el desconocimiento de la trascendencia de hechos históricos que han quedado más o menos difuminados por el paso del tiempo, el olvido, la desmemoria y la desidia institucional de una nación cuyos reyes, políticos y administradores estuvieron tradicionalmente más pendientes de medrar en sus puestos y dignidades que reconocer el sacrificio de los hijos de España. Y Trafalgar es un ejemplo de lo que afirmamos. Aquel combate naval al que don Benito Pérez Galdós se refería como «la terrible catástrofe de nuestra Marina», es más que una simple batalla. Trafalgar, aparte de ser uno de los grandes hitos de la decadencia naval de nuestra patria es una de las mayores y más memorables batallas navales de la historia de la humanidad con unas consecuencias y trascendencia que fueron incluso inimaginables para todos sus protagonistas, desde reyes y validos hasta los tripulantes de los navíos que en el combate se batieron con tanto valor, desde los almirantes y comandantes hasta los simples monos de la pólvora.

Decimos que Trafalgar fue una de las mayores y más memorables batallas navales de la historia. Téngase en cuenta que hasta aquel 21 de octubre de 1805 el mundo no había visto nunca una batalla naval de las dimensiones de las de Trafalgar ni una concentración de poder naval como en la que aquel aciago día se produjo a tiro de piedra al Sur de un lugar tan familiar como los Caños de Meca. Considérelo usted, amigo lector. En un sector de océano de apenas veinticinco millas cuadradas, en el momento en el que las escuadras se encontraban más desplegadas, y en un período de tiempo no superior a las cinco o seis horas se concentraron las tres flotas de guerra más poderosas del mundo. Tres flotas, la inglesa, la francesa y la española que sumaban en navíos de línea un total de sesenta y cuatro buques. Quince



buques españoles, dieciocho españoles junto a treinta y uno ingleses. La potencia de fuego de aquellas flotas era terrorífica, inimaginable en los parámetros de la época. Un total de 4.754 cañones que durante esas cinco horas no dejaron de disparar. La flota combinada estaba tripulada por un total de 27.000 hombres (12.000 españoles y 15.000 franceses) mientras que la flota británica contaba con un total de 18.000 tripulantes.

Cuando las columnas inglesas de Collingwood y Nelson cortaron la larguísima y descoordinada columna franco - española se produjo una melé sangrienta y devastadora en una superficie de océano de tan sólo unas dos millas cuadradas.

Y en torno a las 18:00 horas de aquel 21 de octubre de 1805, cuando sonaron los últimos disparos, el aspecto que presentaba aquella sección de océano convertido en improbable campo de batalla era desolador. De los 12.000 marinos españoles 1.022 perderían la vida en la batalla, otros 1.383 resultaron heridos y 2.500 fueron hechos prisioneros. Las pérdidas francesas fueron superiores; 2.218 muertos, 1.155 heridos y 500 prisioneros y los británicos por su parte sufrirían la pérdida de 449 hombres resultando heridos otros 1.241 tripulantes. La mayor parte de los buques de la escuadra combinada que aún flotaban estaban, según la terminología náutica de la época, mochos, sin palos o con su arboladura dañada en mayor o menor medida. Eran como gigantescas boyas humeantes cuyos tripulantes sanos se afanaban con desesperación en el manejo de las bombas de achique que expulsaban por los imbornales toneladas de agua que presentaba un siniestro color rojizo. Al final de aquella jornada el reparto de poder naval en el mundo había cambiado para siempre.

Tras el combate fueron llegando a la costa los despojos de la batalla. Así describe el capitán de navío don Cesáreo Fernández Duro, uno de nuestros más insignes publicistas navales, aquel terrible espectáculo en su magnífico trabajo *Nafragios en la Armada Española*:

«La mar levantada por un furioso temporal del SSE, presentaba en la costa comprendida entre Cádiz y el Estrecho de Gibraltar, elocuente testimonio de la horrible escena de la víspera: palos, vergas y embarcaciones destrozadas;



fragmentos de toda especie tintos de sangre flotaban en todas direcciones y eran arrojados a la costa. Los navíos de aquellas escuadras que con tanto encarnizamiento se batieran, ahora desmantelados y dispersos ponían a nueva prueba la energía de sus tripulaciones, reparando las averías, armando bandola⁶²² y combatiendo, en fin, un nuevo y más terrible enemigo que amenazaba a todos con la misma suerte».

La escuadra combinada perdió quince de sus treinta y tres navíos (sin contar con los que quedaron en manos inglesas), casi el cincuenta por ciento de la misma, de los cuales siete eran españoles, las mejores unidades de la Armada española que sufrió un revés del que tardaría décadas en recuperarse. Este es el listado de pérdidas totales por acción de guerra o por accidente de mar que a continuación procederemos a describir.

Pérdidas totales por acción de guerra o por accidente de mar	
Navíos Españoles	Navíos Franceses
Santísima Trinidad	Bucentaure
Rayo	Indomptable
S. Francisco de Asís	Aigle
Neptuno	Berwick
Monarca	Fougueux
San Agustín	Achille
Argonauta	Intrépide
	Redoutable

622 Bandola: De banda1. f. Mar. Armazón provisional que, para seguir navegando, se pone en el buque que ha perdido algún palo por cualquier accidente. loc. adv. Mar. Con bandolas en lugar de palos.



En función al modo y ubicación en que se produjeron las pérdidas podemos hacer la siguiente clasificación:

Buques perdidos en combate en la batalla naval
Achille (Francés).
Buques hundidos por los ingleses tras haber sido apresados
Santísima Trinidad (Estrecho de Gibraltar)
Argonauta (Estrecho de Gibraltar)
San agustín (Estrecho de Gibraltar)
Intrépide (Estrecho de Gibraltar)
Redoutable (Estrecho de Gibraltar)
Buques perdidos por hundimiento o embarrancada durante el temporal que se desató tras la batalla
Rayo (Playa de Arenas Gordas, Torre del Zalabar)
Neptuno (Embarrancado en el Puerto de Santa María)
Bucentaure (Embarrancado a la entrada de La Caleta en Cádiz)
Aigle (Desembocadura del Río San Pedro en Puerto Real)
Fougueux (Hundido en Sancti Petri)
San Francisco de Asís (Desembocadura del Río Salado)
Indomptable (Embarrancado en el Bajo de la Galera)
Monarca (Playa de Arenas Gordas, actual paraje de Matalascañas)
Berwick (Playa de Arenas Gordas, Torre del Zalabar)

Buques perdidos en combate en el campo de batalla:

ACHILLE. El único navío hundido en el combate fue el francés Achille, un precioso navío de línea de 74 cañones y construido en 1798. Entre las 17:30 horas y las 17:45 horas el Achille sufrió una explosión que destrozó su casco tras haber tenido a bordo varios incendios que se convirtieron en incontro-

lables. Cuando el fuego alcanzó la santabárbara⁶²³ el navío explotó saltando por los aires y pereciendo en la explosión no menos de 470 personas sobreviviendo al naufragio unos doscientos hombres únicamente.

Así describió la explosión un testigo desde un buque inglés:

«Fue un resplandor tan grande y poderoso como se pueda concebir. En un momento el casco se vio envuelto en una nube de humo y fuego. Una columna de poderosas llamas se elevaron a una altura enorme en la atmósfera acabando por expandirse en un globo inmenso que, por unos pocos segundos, se asemejó a un grandioso árbol en llamas moteado de oscuras manchas provocadas por pedazos de maderas y cuerpos humanos que durante unos instantes permanecieron suspendidos en la nube».

Si hemos de hacer caso a los testimonios de los testigos, el Achille prácticamente se desintegró por la explosión. Ello no significa que los restos del navío carezcan de interés hoy en día. Que sepamos no se ha realizado ninguna actuación arqueológica en la zona. El análisis de los restos del Achille sería de un enorme interés arqueológico y a buen seguro nos proporcionaría gran cantidad de informaciones sobre la batalla de Trafalgar y su época como así ha sido en el caso de otros navíos que resultaron destruidos por incendios o explosiones. Recuérdense los casos de L'Orion en Abukir o de la fragata española Nuestra Señora de las Mercedes.

Otra cuestión de interés a tener en cuenta en los fondos marinos del que fue el campo de batalla de Trafalgar sería la gran concentración de materiales férricos, concretamente de proyectiles de artillería. Aquel día se debieron hacer decenas de miles de disparos de cañón. Muchos de estos miles de proyectiles todavía se encontrarán en el fondo marino. El análisis de la posición y concentración de proyectiles utilizados durante la batalla también constituiría una importantísima fuente de información acerca de la batalla, desarrollo de la misma, posición de los buques etc.

623 Santabárbara: 1. f. Mar. Pañol o paraje destinado en las embarcaciones para custodiar la pólvora. 2. f. Mar. Cámara por donde se comunica con la santabárbara o se baja a ella. Quemar, o volar, la santabárbara: 1. locs. verbs. Tomar una determinación extrema, para la cual no se repara en el estrago que pueda causar el medio empleado.



Buques hundidos por los ingleses tras haber sido apresados.

Los cinco buques hundidos por los ingleses tras haber sido apresados tienen en común que desconocemos su posición exacta. El temporal que se desató tras la batalla y el lamentable estado de los cinco navíos (los españoles Santísima Trinidad, Argonauta y San Agustín, así como los franceses Redoutable e Intrépide) se hundieron, en algunos casos, tras haber sido incendiados por sus dotaciones de presa inglesas para evitar que volvieran a caer en manos enemigas.

La cerrazón provocada por el temporal y el caos que reinaba en las cubiertas en aquellos trágicos momentos coadyuvaron a que no se tomaran referencias exactas de los puntos en los que se produjeron los naufragios. Ello ha contribuido a que cuando se hable del hundimiento de estos navíos se haga con no poca confusión. Lo que sí parece bastante probable es que los naufragios de los cinco buques o de la mayor parte de los mismos se debió de producir al Este de la sección de océano en la que se desarrolló la batalla. La razón es simple; el temporal que se desató tras la batalla era inicialmente de componente Oeste. Si bien al tercer o cuarto día el viento roló al Este, no parece muy probable que los maltrechos navíos navegaran contra el mar y el viento habida cuenta de su estado, destrozos en el aparejo y por tanto práctica ingobernabilidad de los mismos. A ello hay que unir el hecho de que los navíos habían sido marinados por trozos de abordaje británicos que, obviamente, intentaban remolcar a los mismos hasta Gibraltar.

Esta indeterminación en la posición de los restos de los navíos sirve también en parte como protección de los yacimientos. La mayor parte de los pecios de Trafalgar han sido sometidos a frecuentes expolios por parte de los buscadores de tesoros y de recuerdos. ¿Por qué razón? Porque todos ellos vararon o embarrancaron en la costa o se hundieron muy cerca (a escasos metros de la misma). Tenemos por ejemplo los casos del Fogueoux y del Bucetaure, hoy en día afortunadamente catalogados y protegidos por las autoridades de patrimonio, pero de los que se sabe que han sido ampliamente expoliados en tiempos pasados. Téngase en cuenta que los objetos recuperados de este tipo de navíos, independientemente de que llevaran oro, plata



u otros efectos considerados habitualmente como tesoros, tienen gran valor económico siendo vendidos en el mercado negro a precios astronómicos.

Otro factor que protege a estos yacimientos es la profundidad a la que se encuentran los mismos, todos ellos muy probablemente por debajo de la sonda de los cien metros lo cual reduce de forma muy importante la posibilidad de expolio de los mismos.

A continuación, vamos a detallar someramente el naufragio de cada uno de estos navíos.

Santísima Trinidad

Tras el combate, el navío completamente desarbolado y con gravísimos daños en el casco, fue tomado a remolque por el navío Prince de tres puentes, comandado por el capitán de navío Richard Grindall. Tras tres interminables singladuras durante las que se obligó a cada hombre a bordo a manejar las bombas de achique para mantener a flote al inmenso navío, Grindall decidió dejar que se hundiera ante la imposibilidad de culminar su misión con éxito. Cuando la inundación en la bodega alcanzaba los quince pies, el día 24 al mediodía resolvieron los ingleses dejarlo ir a pique, salvando la gente entre el Prince y el Neptune. Sin embargo, una cantidad de heridos que oscila según las fuentes entre ochenta y cien personas (veinticinco para los ingleses) no pudieron ser salvados. Es incluso bastante posible que los ingleses prendieran fuego al buque para evitar que nunca pudiera volver a ser puesto en servicio.

Navío Argonauta

El navío de ochenta cañones Argonauta intervino en la batalla de Trafalgar al mando de don Antonio Pareja el 21 de octubre de 1805. Tuvo una heroica intervención en el combate rindiéndose al HMS Ajax con sesenta muertos y ciento cuarenta y ocho heridos a bordo. Se hundió el día 30 de septiembre (nueve días después del combate) tras ser incendiado por la tripulación de presa británica para evitar que pudiera ser represado. Se desconoce la ubicación de sus restos, aunque es de suponer que se encuentran en el Estrecho de Gibraltar. Dada la fecha del hundimiento y el hecho de que esta-



ba siendo gobernado rumbo a Gibraltar no sería descabellado pensar que se hundió ya bien al Este de Tarifa. Confirmaría esta hipótesis el hecho de que la tripulación del Argonauta según diversas fuentes fue desembarcada poco después del hundimiento en la ciudad de Algeciras.

Navío San Agustín

Durante el combate el navío de setenta y cuatro cañones San Agustín fue atacado por los navíos ingleses Leviathan, Conqueror, Africa y Britannia, siendo el primero de los mismos el que más daños le ocasionó. Sobre las 17:30 horas, al final del combate, yacían en sus cubiertas ciento ochenta muertos y doscientos heridos. La arboladura del navío estaba destrozada, no quedaba ni uno de sus palos en pie y el casco presentaba gravísimos daños. Durante toda la madrugada del 21 al 22 de octubre los supervivientes, así como la dotación de presa compuesta por ciento cincuenta hombres pasaron esa noche luchando con las bombas para evitar que se hundiera. El día 28, varios botes de los navíos Orion y Leviathan comenzaron a salvar a la gente. No pudiendo salvar el navío, ordenaron que fuese quemado el día 30 de octubre al igual que en el caso del Argonauta. Es también muy probable que el mismo se hundiera ya al Este de Tarifa.

Navío Redoutable

El Redoutable, navío francés de setenta y cuatro cañones, se hundió al día siguiente de la batalla en la zona del mismo campo de batalla, tras el durísimo castigo al que fue sometido por los navíos ingleses Victory y Temeraire durante el combate. Cuando el mismo finalizó en sus cubiertas yacían 487 muertos y 81 heridos de una tripulación de unos 630 hombres. Es más que probable que el navío fuera incendiado por los ingleses antes de hundirse.

Navío Intrépide

Tras la batalla y con gravísimos daños a bordo, el navío de setenta y cuatro cañones Intrépide fue tomado a remolque por un buque inglés para ser conducido a Gibraltar. Sin embargo, el efecto combinado del temporal de después de la batalla y los daños que sufría el navío hicieron que el mismo fuera abandonado a su suerte hundiéndose a Oeste del Islote de Sancti Petri a una

profundidad de unos treinta metros según algunas versiones. Es de este autor que tal posicionamiento de los restos del buque carece de fundamento y que a fecha de hoy desconocemos su posición exacta. El alférez Gicquel, un testigo presencial, describió así los últimos momentos del navío:

«Nuestra situación sobre el Intrépide se agravaba cada minuto. En medio de tanta sangre derramada y de tanto cadáver, el silencio solo estaba perturbado por el sordo rumor del oleaje y el borboteo que hacía el agua subiendo en la sentina⁶²⁴. Comenzaba a anochecer y era fácil de prever que antes del amanecer se hundiría. Encontramos un farol que colocamos en la punta de una vara y comenzamos a agitarlo para atraer la atención de cualquier barco que estuviera próximo a nosotros. Providencialmente, el Orión pasaba cerca de nosotros al alcance de la voz, le llamamos y mando una embarcación para socorrernos. Poco después, el Intrépide desaparecía bajo las aguas».

A pesar de que había estado en manos británicas como presa no hay constancia en este caso de que fuera incendiado por sus captores quienes simplemente lo dejaron hundirse. No hay datos relativos al pecio, su preservación y catalogación.

Buques perdidos por hundimiento o embarrancada a causa del temporal que se desató tras la batalla

Tres son las zonas en las que fueron a naufragar un total de nueve navíos franceses y españoles tras la batalla:

- ▶ Cádiz y Sancti Petri. (Bucentaure y Fougueux).
- ▶ Bahía de Cádiz. Zona costera de El Puerto de Santa María y Rota. (Neptuno, San Francisco de Asís, Indomptable y Aigle).
- ▶ Playa de Arenas Gordas. (Rayo, Monarca y Berwick).

624 Sentina: Del lat. sentina. f. Mar. Cavidad inferior de la nave, que está sobre la quilla y en la que se reúnen las aguas que, de diferentes procedencias, se filtran por los costados y cubierta del buque, de donde son expulsadas después por las bombas



La zona de Arenas Gordas está formada por las playas que hay en el Parque Nacional de Doñana. En la época de Trafalgar pertenecían al término municipal de Cádiz siendo hoy en día parte de la provincia de Huelva.

Con excepción del Fougueux y tal vez en parte del Bucentaure, el resto de pecios de Trafalgar de esta tercera categoría tienen dos características en común muy importantes

- a) Vararon o naufragaron en arenales muy aplacerados⁶⁵⁴ con muy poca profundidad.
- b) Ello permitió en su día el salvamento de la mayor parte de su artillería, enseres principales y en general de lo que en aquella época se denominaban metales gruesos, así como lonas, jarcia, herramientas e incluso parte de la tabazón de los navíos. Existe abundantísima documentación acerca de las operaciones de salvamento de estos enseres que en algunos casos se prolongaron durante más de dos años. Las operaciones fueron llevadas a cabo por la misma Armada Española

—que aprovechó para su propio uso mucho del material recuperado—, particulares debidamente autorizados que o bien entregaron el material a la Armada o lo revendían e incluso por lugareños de las zonas costeras en las que se produjeron los naufragios, personas de extrema pobreza que con la venta de los cuatro bártulos recuperados de los buques varados o arrojados por el mar a la costa aliviaban sus magras economías.

Podemos afirmar sin temor a equivocarnos que en los tres o cuatro años siguientes a los naufragios, lo único que quedaba en las playas eran las tablas de aquellos que en otros tiempos fueron algunos de los mejores navíos de guerra del mundo. Dichas tablas, las estructuras constructivas de los buques, fueron siendo sepultadas en el lecho marino por la acumulación de sedimentos, muy importante en la zona, y destruidas por la acción de los temporales y los agresivos métodos de dragado utilizados en nuestro país durante décadas.

De Sur a Norte estos serían los buques que fueron a dar a la costa (como se decía en aquella época):

Fougueux: El navío de línea de setenta y ocho cañones Fougueux se hundió en las proximidades de Sancti Petri al día siguiente de la batalla. La mortalidad a bordo del navío fue enorme y el castigo recibido durante el combate brutal dejándolo estructuralmente muy dañado. Tradicionalmente se sabía que el navío había naufragado en la zona de la Playa de Camposoto pero no fue hasta 1999 que un instructor de buceo gaditano, don Juan Domingo Mayo, relacionó la existencia de un túmulo de forma fusiforme, conocido como el Pecio de Las Morenas, a unos nueve metros de profundidad en una zona de escasa visibilidad con la posibilidad de que aquel extraño túmulo pudiera ser el pecio del Fougueux. Diversas investigaciones llevadas a cabo por el C.A.S. (Centro de Arqueología Subacuática del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico) concluyeron en que aquel pecio podría corresponder efectivamente a los restos del Fougueux. Así lo describía la prensa gaditana:

«Durante 2006 los esfuerzos se volcaron en el Pecio de Las Morenas (San Fernando), que se identifican con el Fougueux. La zona se escaneó con la tecnología geofísica de última generación para determinar la presencia de registros arqueológicos, a la vez que se realizaron largas prospecciones sobre el terreno. Pero para eliminar cualquier duda, el CAS se puso en contacto con varios equipos de expertos en arquitectura naval francesa. Durante el mes de julio del pasado año se desplazaron hasta La Isla los especialistas franceses Eric Rieth (arquitecto) y Martine Acerra (documentalista de la Universidad de Nantes), que estuvieron acompañados por Manu Izaguirre, del departamento de Patrimonio de la Diputación Foral de Bizkaia».

El estudio detallado de la arquitectura, de la artillería y del resto de sus elementos muebles les llevó a afirmar que con toda probabilidad el Pecio de Las Morenas es el navío de setenta y cuatro cañones Fougueux.

Bucentaure. Tradicionalmente (al menos desde 1949) siempre se ha creído que los restos de Bucentaure, el buque insignia de la escuadra combinada en Trafalgar, reposaban en el conocido como Bajo del Chapitel, a la entrada de La Caleta, muy próximo al Castillo de San Sebastián y con una profundi-



dad de unos catorce metros. Así publicaba el Diario de Cádiz en 1948 la noticia del hallazgo de los restos:

«Los trabajos de recuperación del pesquero “Cantábrico”, encallado hace unos días en las piedras de La Caleta, han permitido encontrar los restos del navío francés “Bucentaure”, que en la batalla de Trafalgar sirvió como buque insignia al almirante de la escuadra hispano-francesa, Pedro Carlos de Villeneuve. Los buzos que trabajan en La Caleta, junto a las piedras del castillo de San Sebastián, encontraron descansando sobre el fondo, a unos ocho o nueve metros de profundidad, al buque insignia francés. Por su forma, sus portas y cañones han sido identificado como el que combatió el 21 de octubre de 1805 en Trafalgar frente a la escuadra inglesa mandada por Horacio Nelson. Se sabe que el “Bucentaure” en aquella ocasión se vio obligado a arriar su bandera, junto al español “Santísima Trinidad”, y rendirse ante los ingleses, cayendo prisionero el almirante. El navío fue tomado a remolque por los ingleses, pero en vista del enorme temporal desencadenado en la misma noche del 21 de octubre, se vieron obligados a picar el cable, quedando el “Bucentaure” a la deriva y marchando poco a poco sobre las piedras del norte del castillo de San Sebastián. El almirante español Antonio Escaño informó que vio al Bucentaure tocar en la restinga de piedras próximas al castillo de San Sebastián. Este escrito es considerado vital para identificar el navío aparecido como el “Bucentaure”».

De hecho, en el Anuario Arqueológico de Andalucía del Año 2006 se llegaba a las siguientes conclusiones en relación con este pecio en un magnífico trabajo firmado por doña Josefa Martí Solano:

“Como conclusión señalar que se establece, según los resultados obtenidos hasta la fecha, una relación directa entre el núcleo principal y el conjunto de los nuevos cañones localizados. La distancia entre ambos núcleos (alrededor de unos 120 metros) podría resultar aceptable para esta relación que se establece, en primer lugar, por tratarse de un barco de unos 56 metros de eslora, y en segundo lugar por las circunstancias especiales del hundimiento, en medio de un fuerte temporal, que debió provocar una gran dispersión de restos. Éstos se distribuirían, según las fuentes documentales, desde la zona del primer impacto (Bajos de San Sebastián o Punta del Sur) hasta los alrededores del Bajo de Las Puercas”.

Los hallazgos de materiales arqueológicos que inequívocamente demuestran la nacionalidad francesa del buque, y que ponen en relación directa el contexto arqueológico con las fuentes documentales que narran el naufragio del navío de segunda clase francés Bucentaure tras la Batalla de Trafalgar, son los siguientes:

Artillería: todas las desconcrecciones que han aportado leyendas sobre procedencia, señalan a Francia como nación donde se habrían fundido estas piezas, con ejemplares de Creusot y Ruelle. La existencia de cañones del calibre de a 36 indica que se trata de los restos de un barco de gran porte (de setenta y cuatro cañones o superior) y artillado de manera especial para una confrontación bélica inminente. El conjunto documentado de piezas de bronce, coincide inequívocamente en el origen francés de las mismas, y las situaría cronológicamente en un momento posterior a 1794.

Elementos del buque: El tamaño de algunos aparejos de a bordo estaría directamente relacionado con el porte del navío a los que prestarían servicio. Las medidas tomadas in situ de algunas piezas pertenecerían a un buque de guerra de setenta y cuatro cañones o incluso de mayor porte. Además, el alargado estilo de la conexión de las cadenas de las mesas de guarnición se corresponde con el de los grandes navíos de los siglos XVIII y principios del XIX. Asimismo, el hecho de documentar dos bombas de achique entre los restos del navío implica que se trata de un barco de gran porte.

Armamento: La empuñadura de sable localizada en una campaña anterior es una versión simplificada del sable “briquet” de infantería de 1718, y fue creado expresamente para los granaderos del Cuerpo Real de la Marina francesa.

Vida a bordo: se ha localizado una tapadera de bronce, que posiblemente pertenecería a las cocinas del barco. La tapadera lleva grabadas dos anclas, a ambos lados del asa central, que se identifica como el símbolo de la Marina Francesa, utilizado durante la Revolución, desde el Decreto de 16 septiembre 1792 hasta marzo 1803.

Fuentes documentales: Todas las fuentes documentales consultadas coinciden en señalar la zona de los bajos cercanos a La Caleta como lugar del



nafragio del Bucentaure, relatando algunas que el barco se fracturó y quedó a merced del temporal. Esto puede explicar la dispersión de elementos en un área relativamente grande.

La realización de trabajos futuros en la bahía gaditana continuará aportando nuevos datos que permitirán aumentar el conocimiento sobre este pecio, sus materiales arqueológicos y sobre su ámbito espacial de influencia.

En el año 2010, con motivo de la publicación sobre la identificación del Fougueux, se podía leer en la prensa gaditana la siguiente noticia:

“Después comenzaron los sondeos en el yacimiento del Pecio de Chapitel, donde se da por supuesto que se encuentra el mítico Bucentaure que capitaneaba el almirante Villeneuve y desde el que se daban las órdenes a toda la flota combinada. Durante mucho tiempo se pensó que este navío de 80 cañones se encontraba hundido frente al gaditano Castillo de San Sebastián. Sin embargo, después de analizar en profundidad las fuentes escritas de la época y recopilando la documentación arqueológica previa, se localizó en un punto a medio camino entre Cádiz y Rota. Una de las pistas más decisivas que se tienen se reflotó recientemente del fondo del mar y, después de ser tratada para evitar su degradación, fue expuesta al público en “Los naufragios de Trafalgar”. Se trata de uno de sus cañones de hierro de 12 libras, que lleva grabados el año de construcción y las iniciales del maestro de forja”

¿Cuál de los dos pecios correspondería al Bucentaure? ¿Es posible que el parte del barco quedara en La Caleta y que otra gran sección del mismo fuera arrastrada por el temporal hasta la zona de Las Puercas o donde se ubique el nuevo yacimiento? Lo más lógico, desde un punto de vista estrictamente náutico, sería pensar que el navío sufrió una primera varada en el Bajo del Chapitel de la que pudo zafarse tras haber sido aligerado el buque arrojando por la borda cañones y otros efectos y haber intentado alguna faena de anclas lo que explicaría la existencia de un ancla en la zona. Liberado de su asidero al bajo rocoso el navío acabaría hundiéndose más al norte, en la zona del Bajo de las Puercas.

Neptuno. El navío de línea de ochenta cañones Neptuno, al mando del heroico Cayetano Valdés fue apresado por los ingleses en el combate tras ser



su comandante herido. Durante el temporal posterior a la batalla fue represado por la Armada Española, pero acabó embarrancando en la Punta de Santa Catalina en el Puerto de Santa María el 25 de octubre donde se perdió definitivamente.

Hay suficiente documentación que indica que se llevaron diversas operaciones de remoción de restos por las que todo el armamento, aparejos, mobiliario y pertrechos del mismo fueron sacados del pecio que poco a poco se fue deshaciendo en el mar.

Aigle. El navío de línea de setenta y cuatro cañones francés Aigle se perdió por varada en los arenales de la desembocadura del Río San Pedro (Puerto de Santa María), el día 23 de octubre de 1805 tras haber sido capturado por los ingleses durante la batalla de Trafalgar. Al igual que en el caso del Neptuno la documentación de la época indica que se procedió a retirar del navío naufragado todos los pertrechos del mismo.

San Francisco de Asís. El navío de línea de setenta y cuatro cañones San Francisco de Asís tuvo una actuación muy poco relevante en la batalla de Trafalgar no sufriendo apenas daños. Tras regresar a Cádiz se hizo de nuevo a la mar y consiguió liberar a los navíos Neptuno y Santa Ana que habían sido apresados por los ingleses. Sin embargo, el temporal acabó por arrojarlo a la costa el 25 de octubre embarrancando en la desembocadura del Río Salado entre Rota y el Puerto de Santa María. Sus pertrechos pudieron ser recuperados.

Indomptable. El navío de línea de ochenta cañones Indomptable consiguió salvar del Bucentaure a más de quinientos tripulantes poco antes de que el navío se hundiera el 22 de octubre. El día siguiente, el 23 de octubre, el Indomptable quedó al garete⁶²⁵ tras haber faltado el cable del ancla mientras estaba fondeado en la Bahía de Cádiz. El navío se fue sobre los bajos rocosos de La Galera y el Diamante hundiéndose después. La cifra estimada de muertos dado que a bordo había quinientos tripulantes del Bucentaure fue

625 Garete: De or. inc. al garete. loc. adv. a la deriva



de unos 1.400 hombres, la mayor tragedia en término de pérdida de vidas humanas en un único buque en la historia de Andalucía.

Rayo. El navío de línea de cien cañones de la Armada Española Rayo se perdió por varada en Arenas Gordas el 27 de octubre de 1805, seis días después de la batalla de Trafalgar. El buque regresó a Cádiz tras el combate para volver a hacerse a la mar para intentar represar algunos de los buques que habían caído en manos del enemigo. El temporal acabó arrojándolo a las playas de lo que es hoy el Parque Nacional de Doñana. Sus restos fueron descubiertos en 2003 por arqueólogos onubenses pudiendo leerse en la prensa la siguiente noticia:

«Lo que queda del navío es un enorme casco correspondiente a su gran estructura, con piezas de artillería, el balasto, que era la piedra que llevaba el barco para ser compensado, y mucho material militar».

Lógicamente no ha sido revelada la posición en la que reposan los restos del Rayo. Hay muchas versiones que varían según el autor. Unos hablan de la Playa de Castilla, otros de la desembocadura del Río Guadalquivir y la mayor parte, incluyendo a alguien tan serio como Fernández Duro, hablan únicamente de Arenas Gordas. Hay un artículo en el número del martes 17 de junio de 1806 de la Gaceta de Madrid que ubica la posición del Rayo a media legua de la playa en la ensenada de la Torre del Zalabar. Marcando de forma aproximada la posición en la carta náutica nos da un punto con una sonda de unos siete metros ubicado a algo más de cuatro millas aproximadamente al NNW de la desembocadura del Guadalquivir y en el extremo sur de la Playa de Castilla.

La proximidad a la playa del navío varado y las circunstancias que mencionamos al principio de este apartado tuvieron que hacer casi con total seguridad que el pecio fuera expoliado en su tiempo ampliamente.

Berwick. El navío de línea francés de setenta y cuatro cañones Berwick se perdió por varada en la zona de Arenas Gordas el 28 de octubre de 1805 tras la batalla de Trafalgar. Capturado por los ingleses y remolcado por el HMS Britannia tuvo que ser liberado al comprobar el comandante inglés que se aproximaban diversos navíos franceses a su encuentro. El buque acabó em-

barrancando en Arenas Gordas encontrándose ya antes de tocar fondo en muy malas condiciones. Según los testimonios de algunos autores, el navío de línea francés quedó En cuanto al lugar en el que se produjo la pérdida del Berwick, los testimonios son también varios con notables diferencias de unos a otros. Por una parte, los que hablan genéricamente de Arenas Gordas al igual que en el caso del Rayo. Los que postulan su varada entre la Torre de la Higuera y el Asperillo y los que se decantan su fin entre Torre Carbonara y Torre Zalabar; aproximadamente en la misma zona en la que se perdió el Rayo.

Tal vez el más preciso sea el que ubica la varada en la misma posición en la que se perdió el Rayo. Si ubicamos el pecio del Berwick ligeramente al Norte de la posición reseñada para el Rayo veremos que efectivamente queda entre las Torres Carbonara y Zalabar así como entre la Torre de la Higuera y el Asperillo que es la menos precisa de las posiciones dadas.

Monarca. El navío español de setenta y cuatro cañones Monarca se perdió por varada en la Playa de Arenas Gordas tras haber sido abandonado por sus captores en medio del temporal que castigó la zona del combate. Al parecer sus restos varados en la playa fueron incendiados por un trozo de abordaje de una fragata inglesa para evitar que volviera a ser puesto en servicio.

Al igual que en los otros casos la ubicación del naufragio varía de un autor a otro: a) Los que hablan genéricamente de Arenas Gordas al igual que en los casos del Rayo y del Berwick. b) Entre la Torre de la Higuera y el Asperillo. c) Paraje de la Higuera. d) A nueve millas (tres leguas) de la posición en la que quedó el Rayo.

Esta última opción ubica al Monarca aproximadamente al Este de la actual urbanización de Matalascañas, en el que se conocía en los tiempos de la batalla como Paraje de la Higuera por existir allí una torre almenara que lleva ese nombre.



Conclusiones

Recapitulando, de lo anteriormente expuesto podemos concluir en que el número de navíos destruidos por acción de guerra o accidente de mar fue de quince unidades, ocho francesas y siete españolas.

De los quince navíos naufragados nueve lo fueron en la costa y seis en alta mar, aunque también relativamente cerca de las costas españolas. De los quince navíos naufragados únicamente están localizados con un grado significativo de certeza tres de los mismos.

Los tres navíos localizados e identificados han sido inspeccionados y catalogados por las autoridades de patrimonio histórico españolas.

Muy probablemente en los tres casos se han producido expolios tanto en la época de los naufragios como, en al menos dos de los casos, en fechas recientes.

Muy probablemente los pecios de cuatro de los navíos naufragados, Neptuno, Berwick, San Francisco de Asís y Aigle estén completamente destruidos tanto por la acción del mar como por la de los hombres no quedando de los mismos tal vez ningún resto o bien muy escasos.

De los navíos todavía no localizados del que se tendría una mayor certeza acerca de su posición sería el Santísima Trinidad. El valor histórico del pecio del gran navío español es incalculable y requiere de medidas urgentes para su preservación fruto de un esfuerzo mancomunado por parte de las Universidades, responsables de patrimonio histórico e iniciativas privadas.

Bibliografía

Archivo General de Indias. Pedro González García. Ministerio de Cultura. Madrid. Barcelona. 1995.

Los Archivos Españoles. Simancas. José Luis Rodríguez de Diego y Francisco Javier Álvares Pinedo. Ministerio de Cultura. Madrid. Barcelona. 1993.

Archivo del Observatorio de Marina de San Fernando, Cádiz.

Atlas Ilustrado de la Antigua Roma. De los orígenes a la caída del imperio. Chiara Melani, Francisca Fontanella, Giovanni Alberto Cecconi. Madrid.

Apiano. Guerras Ibéricas. Aníbal. Alianza Editorial. Madrid. 2006.

Apolonio de Rodas. El viaje de los Argonautas. Traducción de Carlos García Gual. Madrid. 2004.

Barbudo Escobar, Ignacio. Tratado de Maniobra. Tomo I. Madrid. 1995.

Bjön Landstöm. El Buque. Traducción José M^a Martínez-Hidalgo. Barcelona. 1983.

Brossard, Maurice de. Historia Marítima del mundo. Madrid. 2000.

Butrón Prida, Calero Delgado, Núñez García y Saldaña Fernández. Trafalgar Historia y memoria de un mito. Catálogo crítico de la producción Bibliográfica británica, española y francesa sobre Trafalgar, 1805-2005, Edita Diputación de Cádiz 2008.

Cantar del Mio Cid. Texto antiguo de Ramón Menendez Pidal. Texto moderno de Alfonso Reyes. Edición de Juan Carlos Conde. Madrid. 1999.

Casson, Lionel. Ships and Seamanship in the ancient world. Princeton University. New Jersey. 1973.

Cayuela Fernández, José y Pozuelo Reina, Ángel. Trafalgar, Hombres y naves entre dos épocas. Barcelona. 2004.



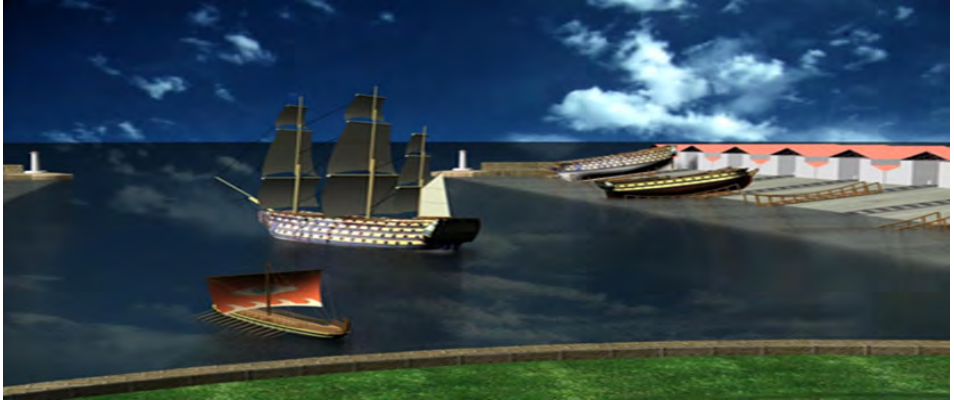
- Cesar, Julio. La guerra de las Galias. Traducción de Joaquín Caerols. Madrid. 2004.
- Cerezo Martínez, Ricardo. La Expedición Malaspina. Madrid. Barcelona. 1987.
- Chaves, Alonso de. Espejo de Navegantes. Edición Paulino Castañeda Delgado, Marina Cuesta Domingo y Pilar Hernández Aparicio. Madrid. 1983.
- Clayton, Tim & Craig, Phil. Trafalgar. The men, the battle, the storm. London. 2005.
- Código de las Siete Partidas. Por Andrea Portonariis. Salamanca. 1555. Tablas de las leyes de los Títulos de las Siete Partidas hecha según la impresión de Francia por Francisco de Velasco.
- Corbett, Julian. S. Fighting Instructions. 1816. The Navy Records Society. Vol 29. 1905.
- Costa, Juan B. Tratado de Maniobra y Tecnología Naval. Madrid 1991.
- Enciclopedia Británica, 1911. Aníbal.
- El buque en la Armada Española. Editorial Sílex. Madrid. 1981.
- Estrabón. Geografía de Iberia. Traducción de Javier Gómez Espelosín. Madrid. 2006.
- Enciclopedia Ilustrada de la Navegación a Vela. Traducción Laureano Carbonell Relat. Barcelona. 1982.
- Enciclopedia General del Mar. Ediciones Garriga. S.A. Dirección José M^a Martínez- Hidalgo y Terán. Sexto Volumen S-Z. Barcelona. 1958.
- Fernández de Navarrete, Martín. Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV. Madrid. 1825.
- Fernández de Navarrete, Martín. Historia de la Náutica, y de las Ciencias Matemáticas. Real Academia de la Historia. Madrid. 1846.
- Los Códigos Españoles. Concordados y Anotados. Tomo segundo. Editor Antonio San Martín. 2^a Edición. Madrid. 1872.

Museo Internacional de la Navegación en Cádiz

Asociación Nacional de la Carabela Niña, Nao Santa María y Navío Santísima Trinidad

Esta asociación tiene como misión principal la Recuperación de la Herencia y Patrimonio Histórico Marítimo Español, empezando por el rescate del navío de línea más grande del mundo Santísima Trinidad, la Nao Santamaría y construcción de un Museo Internacional de la Navegación en Cádiz, con originales y réplicas navegables de cada navío emblemático que han pasado por Cádiz durante más de 3.000 años.





Representación virtual de la dársena del museo Internacional de la Navegación en Cádiz,
proyecto propuesto por la Asociación



Trafagar, una de las batallas navales más importantes de la historia y punto de inflexión del dominio marítimo español en el mundo.

21 de octubre de 1805. Muchas líneas se han escrito sobre ese día, aunque en este libro se aborda desde un punto de vista técnico-náutico con el fin de rectificar hechos que se dan por ciertos y que, gracias a las investigaciones de más de diez años del autor, no lo son tanto. Se analizan las diferentes maniobras de los buques, la marinería, el mando, con el enfoque del marino, profesor y escritor Dr. Luis Miguel Coín Cuenca. Todos los enunciados que se realizan de dicha batalla son fundamentados con una amplia bibliografía, obtenida de los numerosos archivos, como pueden ser el de Indias o el del Arsenal de La Carraca.

Como introducción, en las primeras páginas de este libro el lector navegará por las principales batallas navales de la Antigüedad, así como por los comandantes que las dirigieron. A continuación, se sumergirá en las diferentes estrategias de guerra naval que se utilizaban en la época de Trafalgar y en los enfrentamientos previos a esta. Ya entrando de lleno en la propia batalla, se podrá ver una investigación detallada de todas las maniobras de flota y escuadras que se realizaron. Entre las más importantes confrontaciones que se analizan será la ocurrida entre el navío de línea más grande de la historia, el Santísima Trinidad, y su duelo con el Victory, buque insignia inglés; será una versión bien distinta de lo narrado en otros textos, estamos seguros de que no dejará al lector indiferente. Para finalizar, se hará una valoración del resultado de la contienda con unas conclusiones que se salen de los tópicos establecidos, así como la narración de un segundo enfrentamiento nunca descrito justo después de la batalla que sorprenderá por su desenlace. Como anexo, se incluye un estudio de ingeniería naval del navío Santísima Trinidad y una colaboración examinando los naufragios que ocurrieron posteriormente como consecuencia de la batalla.

ISBN 978-84-09-38738-0



9 788409 387380