

Tal y como lo narraron
LOS PROTAGONISTAS

«Al fin el enemigo cae sobre esta línea mal formada, en facha y casi toda inmóvil, y ataca muy de cerca atravesando por los parajes que se le proporcionan, maniobrando los unos en sostén de los otros con el mayor acierto y prontitud, manifestando su facilidad de maniobrar... pero el almirante Nelson no desplegó sus columnas al tiro de la línea, cayó sobre ella para batir a tiro de pistola y atravesando para reducir la batalla a combates particulares. Esta maniobra creo que no tendrá muchos imitadores. En dos escuadras igualmente marineras, la que ataque en esta forma debe ser derrotada».

*Mayor General Antonio de Escaño al Príncipe de la Paz,
Cádiz, 17 diciembre 1805*

Carlos IV entregando el bastón de almirante a Manuel Godoy, Príncipe de la Paz. Óleo de Francisco Uácer. Museo de Bellas Artes, Valencia.



TRAFALGAR: MITO E HISTORIA

Al mediodía del 21 de octubre de 1805 la escuadra combinada hispano-francesa, compuesta por 33 navíos mandados por el almirante Villeneuve, hizo frente a un duro ataque de una escuadra británica de 27 navíos, bajo el mando del almirante Nelson, en aguas del cabo de Trafalgar

AGUSTÍN GUIMÉRÁ RAVINA

INVESTIGADOR DEL CSIC



Navíos franceses, españoles y británicos en el combate marítimo de Trafalgar. National Gallery, Londres.

DE RESULTAS del combate y la tormenta posterior, la escuadra española perdió diez navíos de los quince que habían participado en el mismo, teniendo 2.471 bajas aproximadamente: 1.057 muertos y 1.414 heridos, sin contar los numerosos ahogados. Entre los muertos se encontraba el propio jefe de la escuadra, general Gravina, los brigadieres Alcalá Galiano y Churrua, y el capitán de navío Alcedo. Otros prestigiosos oficiales fueron gravemente heridos.

Trafalgar y el liderazgo naval

Todavía hoy no existe un acuerdo completo sobre la corresponsabilidad de la derrota hispano-francesa: Napoleón y su ministro de Marina Decrès, el gobierno de Godoy y la actuación del almirante Villeneuve. En el caso del Emperador, su diseño estratégico de la campaña de 1805 estaba condenado al fracaso. Burlar a los británicos con una maniobra de diversión en el Caribe para entrar por sorpresa en el canal de la Mancha con una fuerza naval superior era una estrategia utópica, pues no tenía en cuenta las precarias condiciones materiales, logísticas y humanas de sus escuadras y las de sus aliados españoles. Su mentalidad terrestre le hacía pensar que los navíos po-

dían moverse con la misma rapidez por los océanos que un ejército; que la audacia y el coraje compensaban los factores adversos. Su soberbia le impedía escuchar los consejos de los expertos. Sus órdenes conminatorias, que cambió a menudo durante la campaña, no valoraban los cambios meteorológicos, los plazos de las transmisiones, ni las posibles reacciones del enemigo.

La elección de Villeneuve como jefe de la escuadra combinada también fue un error de Napoleón y de su ministro Decrès. Hubiera hecho falta un almirante especialmente genial—como Bruix o Latouche, ya desaparecidos—que interpretasen las instrucciones imperiales con elasticidad e incluso las infringiesen en determinadas circunstancias. Villeneuve, buen teórico, dotado de una gran lucidez sobre la superioridad naval británica, era, sin embargo, un jefe pesimista, abrumado por la misión encomendada. Su espíritu enfermizo le hizo tomar una decisión desesperada, una huida hacia delante, ordenando zarpar de Cádiz rumbo al Mediterráneo, para seguir las órdenes terminantes del Emperador. Su superior Decrès tuvo oportunidades de destituirlo a lo largo de aquellos meses. Al no hacerlo adquirió también una cuota de responsabilidad. Del lado español el entreguis-

LA BATALLA DE TRAFALGAR

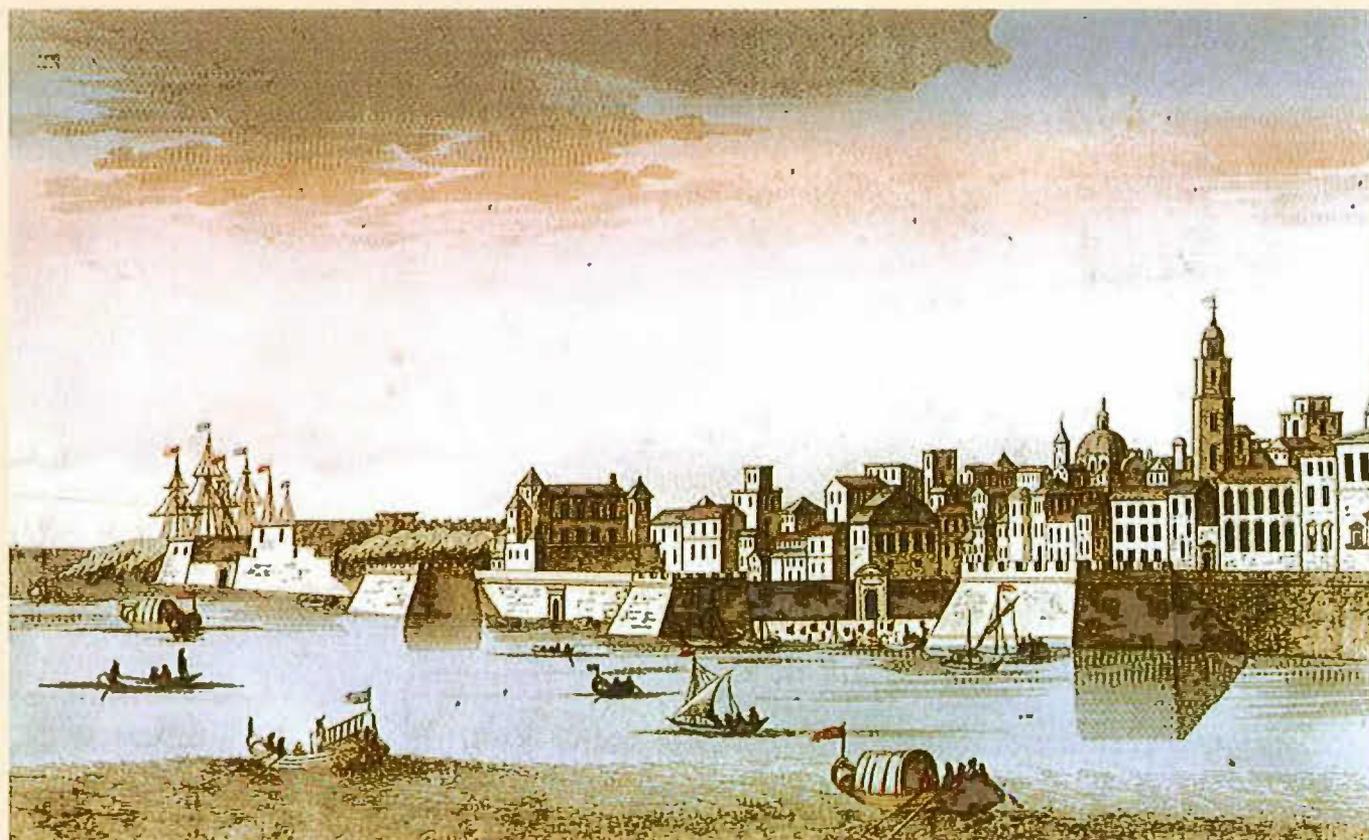
Los personajes menos conocidos



CAYETANO VALDÉS

El que por sus brillantes servicios fuera nombrado en 1833 capitán de la Armada por la reina Isabel II, pasó diez años exiliado en Gibraltar e Inglaterra, pese a su notable participación en distintos combates navales contra el ejército británico, entre ellos el de Trafalgar.

A las órdenes de Mazarredo tomó parte en las acciones destinadas a deshacer el bloqueo al que los ingleses sometieron la ciudad y el puerto de Cádiz. Al mando del Neptuno, buque insignia de Gravina, marchó en 1799 con la expedición combinada hispano-francesa que salió de Brest para sofocar la rebelión de Santo Domingo, y una vez tomados Guárico y Puerto Delfín, pasó a La Habana y de allí a Cádiz, a donde llegaría en 1802. Su participación en la batalla de Trafalgar, donde fue herido gravemente, le valió ascensos en su carrera militar, aunque luego caería en desgracia durante el reinado de Fernando VII.



El puerto y las murallas de Cádiz en un grabado de principios del siglo XIX. Biblioteca Nacional, Madrid.

mo de Godoy a Napoleón desde 1804, plegándose a todas sus exigencias para mantenerse en el poder, influyó en el desenlace. Algún autor ha defendido asimismo la idea de que Gravina, al plegarse siempre a las opiniones de Villeneuve, contribuyó también a la derrota, al no oponerse a la salida inoportuna de la escuadra combinada el 19 de octubre. Pero otros opinan que Gravina estaba atado y bien atado por sus obligaciones militares al jefe del gobierno, el Príncipe de la Paz, que no dejaba de presionarle, y por lo tanto al todopoderoso Napoleón.

Otro aspecto poco estudiado en esta cadena de responsabilidades es la decadencia de la Armada como instrumento de combate a partir de 1795, por culpa no sólo de Godoy sino también de los altos mandos de la Armada. Los ministerios de marina comprendidos entre esa fecha y Trafalgar se caracterizaron por la ineficacia y la arbitrariedad, arruinando la magnífica labor desplegada anteriormente.

Entre otras medidas nefastas está la marginación del mejor marino de su tiempo: el almirante José de Mazarredo (1745-1812),



Óleo representando una escena de Trafalgar.

LAS CONSECUENCIAS

La victoria sobre la flota franco-española permitió a Inglaterra tener una supremacía naval durante más de cien años. Napoleón tendría que abandonar definitivamente su idea de invadir las islas británicas y para España supuso el declive en sus posesiones de Iberoamérica, que comenzarían a independizarse de un país cuya Armada se había reducido notablemente.

que había sabido parar muchos golpes de la Royal Navy en su carrera militar y frenar los proyectos utópicos del primer cónsul Bonaparte en el período 1799-1801.

Un gigante con pies de barro

Las grandes carencias de la Armada en octubre de 1805 eran bien notorias, en contraste con sus oponentes británicos. En el papel contaba con 52 navíos de línea, en comparación a los 60 navíos franceses y los 217 británicos. Pero la realidad era bien distinta, pudiendo sólo armar la mitad de ellos y con mucho esfuerzo. Faltaba toda clase de géneros extranjeros para su armamento: madera de arboladuras y aparejos, cáñamo, lino, brea, etc. El suministro del Báltico estaba interrumpido por la guerra. Las raciones alimenticias estaban casi agotadas. A pesar de todo ello algunos barcos españoles que combatieron en Trafalgar se encontraban entre los mejores de su época: el Príncipe de Asturias, el Santa Ana y el Rayo, de tres puentes, eran robustos y con buenas

dotes marineras. Sin embargo, la escuadra británica poseía una superioridad en navíos de tres puentes: siete frente a cuatro. Ello influyó en la mayor contundencia en el momento de cortar la línea de la escuadra combinada. Finalmente, la artillería española embarcada era equiparable técnicamente a la británica, poseyendo también las famosas carronadas, que tanto daño hacían a las tripulaciones de cubierta.

VARIOS CONDICIONANTES MATERIALES Y TÁCTICOS PUDIERON PROPICIAR LA DERROTA DE TRAFALGAR

Sin embargo, la clave estaba en la falta de preparación de la marinería, tras ocho años sin navegar. Las epidemias que habían assolado las costas del sur español años antes habían diezmando también a la gente de mar. Se habían suplido, pues, las ausencias con tropas de tierra. Así, había 11.847 hombres de tripulación y guarnición en la escuadra al salir de Cádiz el 19 de octubre. Pero sobrababan en este "Manifiesto de fuerza" 1.425 infantes y 39 artilleros de tierra, faltando 723 artilleros de mar y 96 marineros, muchos de ellos hospitalizados. La destreza profesional de los artilleros de mar y marineros

era, como queda dicho, muy escasa, lo que repercutía en la buena maniobra y la reparación de averías durante el combate. La clase de contramaestres y guardianes era también endeble por falta de práctica. Incluso la pólvora embarcada era de mala calidad y ello debió influir en la eficacia del tiro.

Una victoria táctica

A estas condiciones tan defectuosas de los buques españoles, y por extensión de toda la escuadra combinada, se añadieron dos decisiones tácticas de Villeneuve de gran importancia. La primera fue mantener una línea de batalla larga, dado el número de navíos, sin escuadra de reserva que pudiese acudir en auxilio de un sector en peligro. Y la segunda fue que la escuadra virase por redondo a un tiempo a las ocho de la mañana del 21 de octubre, en presencia del enemigo. Con ello pretendía presentar batalla cerca de Cádiz, pero el viento era muy flojo, dando lugar a que los buques se apelotonasen. La línea de batalla resultó curva e imperfecta.

Nelson se arriesgó a sufrir muchos daños antes de cortar la línea de la escuadra enemiga, porque esta táctica había sido ensayada con éxito por almirantes anteriores como Duncan, Jervis o Rodney. Además,

Tal y como lo narraron LOS PROTAGONISTAS

«La cuarta posición fue que la escuadra combinada, sin haber podido concluir el restablecimiento del orden tuvo que orzar para recibir al enemigo... los navíos tuvieron que ponerse en facha para evitar abor-darse, y muchos salieron de



Náufragos de una fragata en la batalla de Trafalgar.

sus puestos y doblaron a sotavento por faltar un lugar en que colocarse. En esta forma estaba la escuadra combinada cuando empezó el ataque.»

Escaño a Godoy 17 diciembre 1803

LA BATALLA DE TRAFALGAR

Los personajes menos conocidos



BALTASAR HIDALGO

El ilustre marino Baltasar Hidalgo de Cisneros ingresó en la Armada en 1770 participando en los siguientes años en diferentes expediciones, entre ellas la primera campana del Canal de la Mancha en la escuadra comandada por Luis de Córdova.

El 1780, al mando de la balandra Flecha, apresó a los corsarios británicos Rodney y Nimbre, a los que se añadirían otros de la misma nacionalidad en años posteriores. Entre 1798 y 1802, que ascendió a jefe de escuadra, tuvo bajo su responsabilidad al navío Santa Ana y varias divisiones con las que hizo campaña en el Mediterráneo y en el golfo de Cádiz. En 1805, ocupando el cargo de general en el arsenal de Cartagena, solicitó embarcar en el Neptuno, desplazándose para ello a El Ferrol y partiendo desde allí hacia Cádiz participando activamente en la batalla de Trafalgar donde fue herido y hecho prisionero al hundirse su navío. Llegó a ser virrey de Buenos Aires y capitán General del Departamento de Cartagena, donde murió en 1829.

TRAFALGAR, ESTACIÓN TÉRMINO

DESDE LA PERSPECTIVA española, Trafalgar significó un sacrificio inútil que conmocionó a la opinión pública, especialmente en Cádiz y sus alrededores, cuyas poblaciones habían perdido a muchos tripulantes en el combate y el temporal. La Armada había sufrido la pérdida de diez novíos de línea y muchos hombres valiosos. A pesar de la derrota, las colonias españolas siguieron fieles a Carlos IV, aunque el comercio y las comunicaciones normales con América sufrieron mucho la desasistencia de la Armada.

Godoy insistió en continuar la guerra naval contra Gran Bretaña, siguiendo los dictados de Napoleón, aunque se centró en la defensa de la Península, abandonando la protección de las colonias. La Armada todavía contaba con 44 novíos de línea en el papel. Pero las finanzas de la monarquía se hallaban en una situación crítica y el propio Godoy no estaba interesada realmente en una reforma naval en profundidad. Escaño, el héroe de Trafalgar, participó en las sesiones del Almirantazgo creado por el Príncipe de la Paz en 1807 e inició la redacción de un plan de reforma



Panteón de marinos ilustres en Cádiz. Muchas inscripciones recuerdan el desastre de Trafalgar.

de la Armada, en donde señalaba aquellos males estructurales del organismo que premiaba pocas veces el mérito, entre otros defectos. Aquel plan nunca lo dio a conocer en vida, siendo publicado por su ayudante en 1820, con el Trienio Liberal. De todas formas no había medios para una reforma integral. Más aún, no había tiempo: el 2 de mayo estaba o la vuelta de la esquina.

conocía bien la precaria situación de las fuerzas a que se enfrentaba. La mayor capacidad de maniobra de los buques británicos posibilitó un mejor uso táctico de la artillería, que castigó a los buques enemigos en sus puntos más débiles, la popa y la proa. Al atacar sólo el centro y la retaguardia, la escuadra de Nelson pudo ganar en superioridad numérica a sus enemigos, que se vieron envueltos por varios buques contrarios que les castigaban por las dos bandas.

Un combate encarnizado

Sin embargo, a pesar de todo, la escuadra combinada presentó batalla mejor de lo previsto. Había buenos profesionales en sus filas y la tripulación supo seguir a sus jefes. Por otra parte, los comandantes británicos no estaban acostumbrados a esta nueva táctica de combate, rápido, desorganizado y confuso. Las unidades de la escuadra de observación, mandada por Gravina, tuvieron un buen comportamiento táctico, como puede

comprobarse en el diario del *Príncipe de Asturias*, por ejemplo. Sus atacantes se entorpecieron unos a otros, no consiguiendo atacarle de cerca de forma permanente. Al final Federico Gravina pudo retirarse al puerto de Cádiz con otros cinco navíos españoles y cinco navíos franceses, tras cinco horas de combate.

Lo interesante es que los restos de la escuadra combinada continuó el combate dos días más tarde. En efecto, el temporal anunciado se abatió sobre los restos

LA MAYOR CAPACIDAD DE MANIOBRA QUE PRESENTABAN LOS BUQUES BRITÁNICOS POSIBILITÓ UN MEJOR USO TÁCTICO DE LA ARTILLERÍA, QUE ACABARÍA DAÑANDO ENORMEMENTE A LOS BUQUES ENEMIGOS EN SUS PUNTOS MÁS DÉBILES, LA PROA Y LA POPA

FUERZA ESPAÑOLA EN LA BATALLA DE TRAFALGAR

NAVES, ARTILLERÍA Y MANDOS DE LA ESCUADRA

BUQUES	ARTILLERÍA	COMANDANTES	INSIGNIAS
Santísima Trinidad	120	B. Uriarte	B. Hidalgo
Santa Ana	112	C. Gardoqui	G. Álava
Príncipe de Asturias	112	B. Hore	G. Gravina MG. Escaño
Rayo	100	B. Macdonnell	
Argonauta	80	C. Pareja	
Neptuno	74	B. Valdés	
Asís	74	C. Flores	
San Agustín	74	B. Cagigal	
Bahama	74	B. Alcalá-Galiano	
Montañés	74	C. Alcedo	
San Ildefonso	74	B. Vargas	
San Juan Nepomuceno	74	B. Churruca	
Monarca	74	C. Argumosa	
San Justo	74	C. Gastón	
San Leandro	68	C. Quevedo	

B= Brigadier - C= Capitán de Navío - G= General - MG= Mayor General

de ambas escuadras al finalizar la lucha, de modo que tuvieron que replejarse hacia sus posiciones. Una vez en la bahía de Cádiz, Escaño esperó a que amainase el temporal para enviar a la mar los buques disponibles—tres españoles (*Rayo*, *Montañés*, *Asís*) y tres franceses— en la mañana del 23 de octubre, con el fin de rescatar a los barcos apresados por los británicos o tratar de salvar a los que amenazaban naufragio. Aquella decisión que podría calificarse como de humanitaria, y no sólo militar, habría de traer conse-

cuencias bastante graves. Se reapresaron el *Santa Ana* y el *Neptuno*, pero este último naufragó irremediamente, junto con el *Rayo* y el *Asís*.

En resumidas cuentas, se perdieron diez navíos de los quince que componían la escuadra española. Se salvaron los siguientes: *Príncipe de Asturias*, *San Leandro*, *San Justo*, *Montañés* y *Santa Ana*. Los franceses, por su parte, perdieron muchos más tanto en el combate y en los meses que le siguieron: doce navíos de un total de dieciocho. ■

LA BATALLA DE TRAFALGAR

Los personajes menos conocidos



FRANCISCO ALCEDO

El oficial de marina Francisco Alcedo y Bustamante comenzó su carrera militar en la Armada en el año 1774. Sus primeras expediciones se llevaron a cabo en el Mediterráneo embarcado en los jabeques *Atrevido* y *Gamo*, con el que participó en la campaña contra Argel en 1776, así como en la fragata *Santa Marta*. Ya en las posesiones de ultramar, a bordo de la *Santa Dorotea*, hizo campaña en aguas de México y en las Antillas. Unos años más tarde, en 1781, participó en la expedición contra Pensacola, con la fragata *Nuestra Señora de la O*. Un año más tarde, embarcado en el navío *San Dámaso*, participó en la campaña del Canal de la Mancha y en el bloqueo de Gibraltar, donde resultaría herido. En 1791 ascendió a capitán de fragata, rindiendo tres años más tarde el fuerte del Delfín en las Antillas. En junio de 1805 obtuvo el mando del navío *Montañés* en cuya cubierta encontraría la muerte en la batalla de Trafalgar.