

BREVE HISTORIA DE LA BATALLA DE TRAFALGAR

Luis E. Íñigo Fernández



Colección: Breve Historia
www.brevehistoria.com

Título: *Breve historia de la batalla de Trafalgar*
Autor: © Luis E. Íñigo Fernández

Copyright de la presente edición: © 2014 Ediciones Nowtilus, S.L.
Doña Juana I de Castilla 44, 3º C, 28027 Madrid
www.nowtilus.com

Elaboración de textos: Santos Rodríguez
Revisión y adaptación literaria: Teresa Escarpenter

Responsable editorial: Isabel López-Ayllón Martínez
Maquetación: Patricia T. Sánchez Cid
Diseño y realización de cubierta: Universo Cultura y Ocio
Imagen de portada: *Scene of the Battle of Trafalgar*, Louis-Philippe Crépin, 1807.

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra sólo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra (www.conlicencia.com; 91 702 19 70 / 93 272 04 47).

ISBN edición impresa: 978-84-9967-650-0
ISBN impresión bajo demanda: 978-84-9967-651-7
ISBN edición digital: 978-84-9967-652-4
Fecha de edición: Noviembre 2014

Impreso en España
Imprime: Grafilia
Depósito legal: M-27282-2014

A Pilar, otra vez

Índice

Introducción	13
Capítulo 1. Un equilibrio inestable	21
Una guerra más costosa	22
Una Europa distinta	32
Un continente en equilibrio, un océano en disputa	41
Una pugna secular.....	47
Capítulo 2. Guerras por una corona	51
La guerra de Sucesión Española.....	51
A por la revancha	61
A la guerra por una oreja	68
Una emperatriz testaruda	78
Capítulo 3. Guerras por un mercado	89
Siete años de guerra	89
Una ocasión perdida	101

Capítulo 4. La revolución que no lo fue en el mar	119
Un tiempo nuevo sobre esquemas viejos	119
Una alianza contra natura	128
Una desigual amistad	129
La segunda coalición en el mar	145
Capítulo 5. Tres armadas en combate	157
La tecnología: buques y cañones	158
Las tácticas: de la línea a la columna	173
Las armadas: la <i>Royal Navy</i>	181
La Armada española	192
La Marina francesa	199
Capítulo 6. Los olvidados de Trafalgar	205
Una casa a flote	206
Una extraña familia	212
Las rutinas	215
El combate	218
Mujeres a bordo	221
Los oficiales.....	224
Capítulo 7. Hacia el combate	229
Una breve guerra fría	229
Un plan ambicioso	234
Comienza la campaña	242
Finisterre	245
Cádiz	250
Esperando el combate	258
Capítulo 8. En Lepanto la victoria y la muerte en Trafalgar	268
La salida	268
La batalla	286
La tempestad	304
Un balance	307

Capítulo 9. Y Britania gobernó las olas... ..	311
¿Una batalla decisiva?	312
Las heridas de Gravina	315
Un héroe para un mito	319
Bibliografía	321

Introducción

Pero para hacerte entender, para darte mi vida, debo
contarte una historia, y hay tantas y tantas,
y ninguna de ellas es verdad.

Virginia Woolf

Hace algunos siglos, no tantos como parece, los historiadores concebían la explicación del pasado como un mero relato, tan hermoso como a su pluma le fuera posible escribir, sin otros protagonistas que los grandes hombres, monarcas, ministros o generales, cuyas hazañas, dignas de admiración o acreedoras del más absoluto rechazo, se desarrollaban, como un drama monumental, sobre el magnífico telón de fondo del tiempo. El denso tapiz de la historia se tejía tan sólo con los sutiles hilos de las hazañas de los poderosos; ni la más fina pincelada de aquellos monumentales frescos históricos retrataba la anónima existencia de las mujeres o el sufrido pasar cotidiano de los humildes; ni una sola página de aquellas obras, tan bellas como superficiales, trataba de desentrañar, bajo la seductora pero falaz epidermis de los sucesos históricos –las sañudas luchas

1

Un equilibrio inestable

Las naciones de Europa, escarmentadas de los funestos ocasos que acarrea el excesivo poder de un estado, procuran con vigilancia no dejar sobrepujar demasiado a alguno que venga precisamente a hacerse árbitro de los demás. Esto es lo que los políticos llaman equilibrio de la Europa, y se reduce a igualar de tal modo sus fuerzas, que no llegue a sobrepujar ninguna.

*Elementos de derecho público de la paz
y de la guerra (1771)*

José de Olmeda y León

El siglo XVIII fue una era de grandes cambios. Comienza la centuria y el mundo entero parece animado por una energía maravillosa. La población crece. Las epidemias no desaparecen, pero la mortalidad empieza a disminuir. El clima, más benigno, y la medicina, más experta, ayudan mucho. Pero, sobre todo, hombres y mujeres, ricos y pobres, comen mejor. Los nuevos cultivos, como el maíz y la patata, liberan a los europeos de su secular sumisión a las volubles cosechas de trigo. La extensión de los campos de labor anima la producción. La

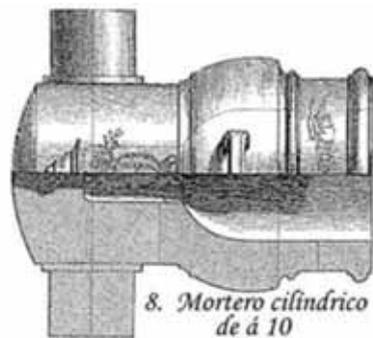
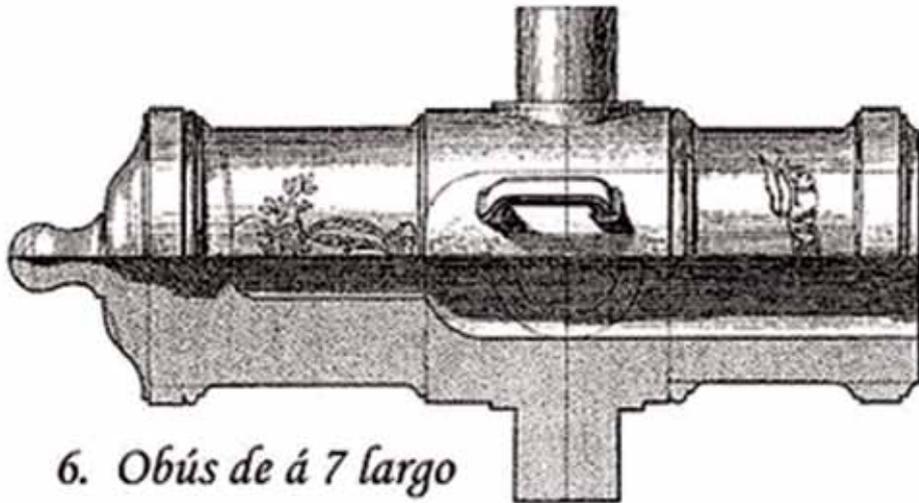


Detalle de *La rendición de Breda*, de Diego Velázquez. Este célebre cuadro, conocido como *Las Lanzas* por las muchas que aparecen en él, refleja muy bien el aspecto de los ejércitos en combate en los primeros siglos de la Edad Moderna.

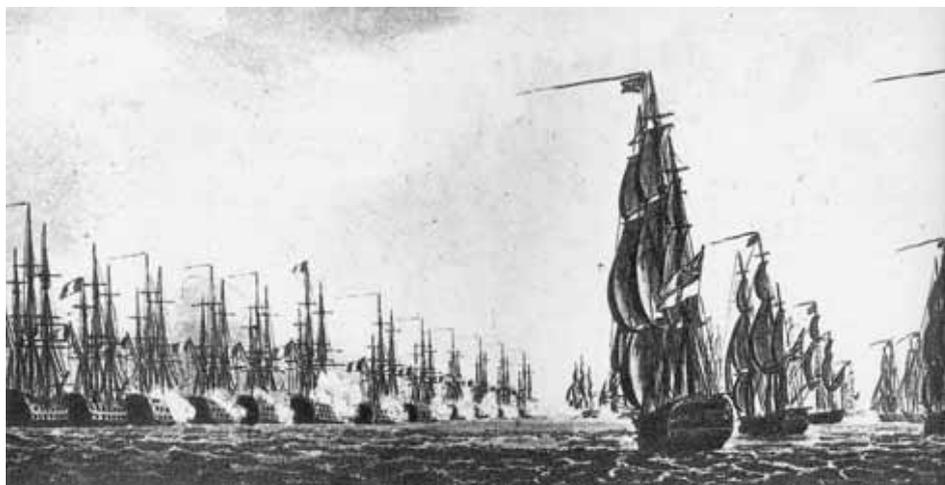
En el siglo XVIII todo sería diferente.

los factores determinantes en el gran incremento del coste de los ejércitos fueron la rápida evolución de las armas de fuego, tanto portátiles como de artillería, y las grandes mejoras que se introdujeron en la instrucción, la disciplina y la organización de las tropas.

A mediados del siglo XVII, las picas hubieron al fin de rendirse ante la superior eficacia de los mosquetes de mecha que, ya a finales de la centuria, dejaron paso al fusil con llave de sílex y bayoneta, más ligero, más rápido y de mayor alcance, un ingenio que, de hecho, combinaba en una sola arma, mejorándolas, las prestaciones de las



Piezas de artillería españolas de finales del siglo XVIII según lo previsto en la Ordenanza de 1783.



Batalla de Aboukir, 1 de agosto de 1798. El buque de línea, que toma su nombre de la formación que adoptaban las flotas en los combates navales, constituyó la espina dorsal de las armadas europeas del siglo XVIII.

en fortificaciones, que había que remozar por completo o incluso erigir de nueva planta, pues los potentes cañones de asedio arruinaban ahora sin excesivo esfuerzo las viejas murallas medievales. Los muros altos, rectos y delgados, rematados en almenas y reforzados, de tanto en tanto, por torres cuadradas, y pensados para detener el asalto de la infantería, dieron paso a las defensas más bajas, gruesas e inclinadas, con frecuentes ángulos, casi siempre en forma de estrella, ideadas para atrapar al enemigo entre dos fuegos y resistir mejor las gruesas balas de los cañones de asedio.

Los cambios que sufrió la guerra naval fueron incluso más decisivos, como tendremos ocasión de ver con detalle más adelante, y, desde luego, mucho más gravosos para el erario público de los estados europeos. El buque de línea, nacido en el siglo XVII como evolución lógica del galeón, se convirtió en la columna vertebral de todas las armadas, y la tecnología necesaria

2

Guerras por una corona

Estas rivalidades convierten al siglo XVIII en un siglo guerrero. Pero no resulta conveniente hablar de guerras dinásticas, dando así la imagen de que los conflictos que tenían lugar estaban causados única y exclusivamente por las ambiciones personales de los soberanos. Porque bajo conflictos denominados en varias ocasiones guerras de sucesión subyacían enfrentamientos entre los estados europeos que venían definiendo sus fronteras e identidades desde el Renacimiento y buscaban ventajas económicas, como era el caso de Gran Bretaña.

Trafalgar, 1805. Gloria y derrota de la Armada española (2005)

Roberto Muñoz

LA GUERRA DE SUCESIÓN ESPAÑOLA

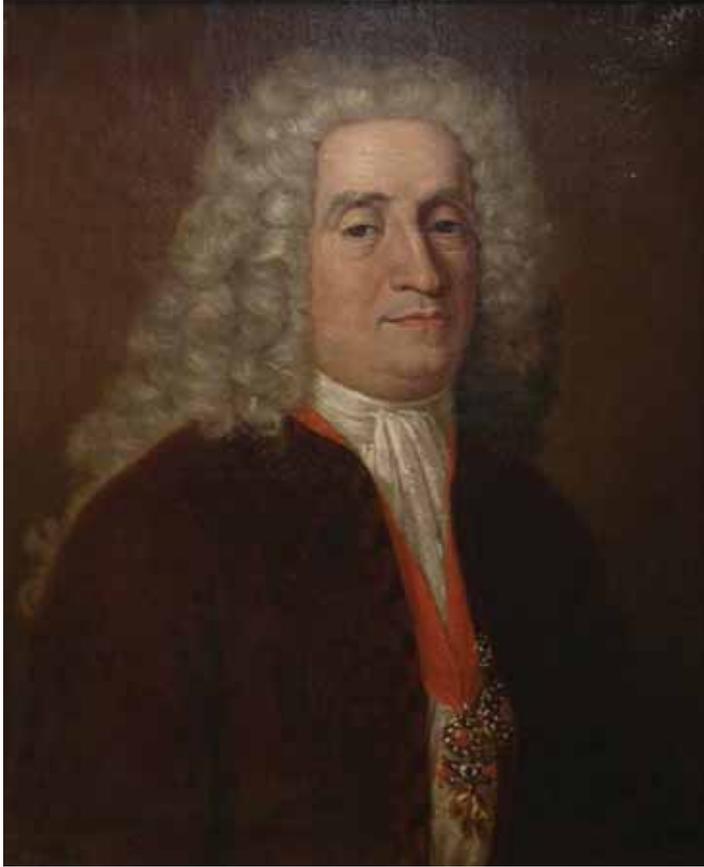
Conocidos los parámetros que definen el marco global de las relaciones internacionales a lo largo del siglo XVIII y presentados, si bien de forma somera, sus principales actores, parece oportuno que nos detengamos en



Batalla de cabo Passaro, 11 de agosto de 1718, por Richard Paton. La derrota española demostró que aún quedaba mucho por hacer si se pretendía contar con una flota en condiciones de enfrentarse de igual a igual con la británica.

que los españoles, muchos de ellos aptos tan sólo para la guerra de corso o la protección de convoyes.

Es sólo el principio. Al torticero ataque de la flota de Byng sigue la declaración de guerra de su Gobierno, al que no tarda en imitar Francia, en enero de 1719. Alberoni no se rinde. Trata de pactar con Suecia y Rusia para abrir un frente en el norte, prepara una expedición a Bretaña y envía otra en auxilio de los rebeldes escoceses. Como era de esperar, la tentativa resulta un fracaso y mientras, tropas francesas cruzan los Pirineos, toman Fuenterrabía y San Sebastián, destruyen nueve navíos en construcción en los astilleros de Pasajes y Santoña, donde incendian además los materiales acopiados para construir otros siete, y tratan de extender sus posesiones en América a costa de la Florida. Los ingleses, entretanto, han saqueado el puerto de Vigo y destruido también sus gradas. El cuerpo expedicionario español



José Patiño (1666-1736) en un óleo del Museo Naval de Madrid. El ministro fue el primer gran impulsor de la Armada española en el siglo XVIII.

Era el momento de la reforma; era el momento de los reformadores.

En la España de los años veinte y treinta del siglo XVIII, el artífice de la gran reforma de la Armada es, como dijimos, José Patiño. Lejos de arredrarse por el triste destino que han sufrido los primeros buques nacidos de su entusiasmo organizador, no sólo reconstruye con presteza los astilleros destruidos, sino que impulsa la construcción de uno nuevo en La Carraca, cerca de Cádiz, y logra en muy poco tiempo enjugar las pérdidas de la última guerra, elevando el número



Batalla de Fontenoy, de Henri Félix Emmanuel Philippoteaux, 11 de mayo de 1745. El ejército francés, comandado por Mauricio de Sajonia, derrota a una fuerza aliada integrada por británicos, austriacos, holandeses y hannoverianos, y se asegura la conquista de los Países Bajos.

inglesa, tanto en combates individuales como entre escuadras. El siguiente se hará esperar muy poco. El 19 de abril de 1740, el *Princesa*, un navío español de setenta cañones, se topa nada menos que con tres buques ingleses de igual porte, a los que resiste durante siete horas, causándoles graves daños. Capturado el español, los ingleses lo remolcan, lo reparan y lo incorporan a su flota. Y es tal su asombro ante el tamaño y solidez del navío, semejantes a los de un inglés de cien cañones, que lo toman como modelo para posteriores diseños.

No es el último de estos lances que procurará esta guerra paradójica. El 25 de julio de 1747, a la vista de las Azores, el barco español *Glorioso*, de también setenta cañones, con cuatro millones de pesos en plata amonedada, se topa con un convoy inglés escoltado por un navío de sesenta cañones, una fragata de cuarenta y un paquebote de veinte. Dejando este al cuidado del convoy, el comandante inglés inicia la persecución del español con



El navío español *Princesa* combatiendo contra tres navíos ingleses, de Angel Cortellini Sánchez. Oleo del Museo Naval de Madrid.

el navío y la fragata. Pero lo que se le antoja una presa fácil está lejos de serlo. El *Glorioso* hunde primero la fragata y, tras unas pocas horas de combate, desmantela el navío, que se ve forzado a retirarse para evitar daños mayores. Reparado de urgencia, el español alcanza Finisterre el 14 de agosto, pero allí se encuentra con una nueva flotilla inglesa compuesta por un navío y dos fragatas, que enseguida le acometen, aunque, muy dañados, deben retirarse a las pocas horas sin conseguir nada. El día 16 arriba el *Glorioso* a Corcubión, donde descarga la plata y se le practican nuevas reparaciones.

Ya más aliviado, el comandante del navío, don Pedro Mesía de la Cerda, decide poner rumbo a Ferrol, pero se lo impiden los vientos contrarios y los daños en su aparejo, por lo que opta por ir a Cádiz. El 17 de octubre, a la vista de San Vicente, Mesía vuelve a toparse con una pequeña escuadra inglesa. La forman esta vez cuatro fragatas bien artilladas, enseguida reforzadas por un navío de cincuenta cañones. Todo parecía indicar que el *Glorioso* no saldría esta vez muy bien



El navío español *Glorioso* en un grabado inglés de 1748.

parado, pues la superioridad enemiga, ciento setenta cañones contra setenta, era aplastante. Sin embargo, lejos de amilanarse, el español entabla combate y enseguida desmantela una fragata y vuela en pedazos el navío inglés, alcanzado en su santabárbara. Sin duda, las otras tres fragatas no serían enemigo de fuste para él, de no ser porque de repente aparece a la vista un nuevo buque de línea de su graciosa majestad, el *Russell*, de tres puentes y ochenta cañones.

Tras un terrible castigo, el *Glorioso*, sin municiones, con el casco destrozado y haciendo agua y el aparejo inutilizado, ha de rendirse al fin. Ha soportado el ataque de cuatro navíos y siete fragatas, hundiendo un navío y una fragata y causando averías muy serias a los demás. Su gesta, desde luego, puede encontrar escaso parangón en la historia de la navegación militar a vela.

Sólo un combate entre escuadras de alguna importancia se da en esta guerra en el continente, y se salda

3

Guerras por un mercado

Veía claramente que era imposible que siguiéramos siendo amigos. Que no tardaría en llegar el momento en que tendríamos que ser enemigos violentos e implacables; que si se confirmaban sus sospechas de que Gran Bretaña estaba engañando a España sobre la evacuación de la Costa de los Mosquitos, proclamaría nuestra doblez ante todas las cortes de Europa; que la causa de España debía ser considerada como la causa común de todas las naciones. Y que, en cualquier caso, era mejor morir con las armas en la mano que llevar una vida de mezquindad y de desgracia.

Carta de Robert Liston a lord Carmarthen,
20 de abril de 1785¹⁰

SIETE AÑOS DE GUERRA

Así es. Las guerras que se producen en la segunda mitad del siglo ni siquiera hallan ya su pretexto en

¹⁰ Robert Liston fue el embajador inglés en España entre mayo de 1783 y agosto de 1788. La cita se refiere a la actitud del conde de Floridablanca, entonces el principal ministro de Carlos III, ante Gran Bretaña. Para un mejor conocimiento de la política exterior británica de estos años, puede consultarse el trabajo de GUERRERO, Ana Clara. «Las relaciones hispano-británicas tras la Paz de Versalles». En: *Espacio, Tiempo y Forma*, Serie Historia Contemporánea, 2, Madrid: UNED, 1989. p. 13-28.



Federico II en la batalla de Leuthen, 5 de diciembre de 1757.
A decir de Napoléon, que le admiraba, el proceder del rey prusiano en esta batalla constituyó «una obra maestra de movimiento, maniobra y resolución».

sólo el comienzo. Los aliados se lanzan sobre Prusia con ánimo de destruirla, pero la brillantez estratégica de Federico II y la gran calidad de sus tropas se imponen. En tres batallas sucesivas libradas entre 1757 y 1758 en Rossbach, Leuthen y Zorndorf, los prusianos derrotan a franceses y austriacos y salvaguardan su integridad territorial. Pero la entrada en acción de los rusos le pondrá las cosas muy difíciles a Federico II. Sus ejércitos, en unión de los austriacos, lo vencen en la batalla de Kunersdorf,



Captura del navío francés *Foudroyant* por el inglés *Monmouth* frente a Cartagena, 28 de febrero de 1758. El enfrentamiento se produjo como resultado de la llegada de una escuadra al mando de Duquesne para ayudar a la flota francesa bloqueada en el puerto español, y se saldó con una victoria británica que evitó la llegada de ayuda al Canadá francés.

ofensiva-defensiva. Pero no por ello deja de ser cierto que España se ha incorporado al conflicto muy tarde y ha escogido mal el bando. A Londres le falta tiempo para declarar la guerra a Madrid y hacer valer su por entonces aplastante superioridad naval. En junio de 1762 cae La Habana y en octubre lo hace Manila; sólo en Río de la Plata, al año siguiente, logran las tropas españolas frenar las pretensiones inglesas, pero por entonces el resultado de la conflagración está ya decidido. El 10 de febrero de 1763, el Tratado de París, seguido poco después por el de Hubertsburg, pone fin al conflicto.



La batalla de la bahía de Quiberon, 20 de noviembre de 1759
en un óleo sobre lienzo de Nicholas Pocock. Museo Marítimo
Nacional, Londres.

derrota a los veintiún navíos de Conflans, destruyendo a seis y dispersando al resto. Y lo ha sido la de Lagos, frente a Portugal, en agosto, en la que otros cinco navíos franceses habían sido destruidos o apresados por los ingleses. Y las derrotas no conocen excepción geográfica alguna. Francia ha sido vencida en todas partes: en la India, en Canadá, en las Antillas, en África... ¿Qué puede esperar sino derrotas la Armada española cuando se incorpora tarde y mal preparada a una guerra que su aliado ya ha perdido?

Y va a tratarse de derrotas terribles, las peores sin duda de todo el siglo, mucho mayores incluso que la de Trafalgar, a pesar de la increíble notoriedad –interesada, sin duda– que esta batalla ha alcanzado, de las que le costará años reponerse al poder naval español. La primera de ellas sucede enseguida, apenas conocida la entrada de España en el conflicto. Dejando de lado a su aliada Portugal, que ha sido invadida por un



La flota inglesa entrando en La Habana, 21 de agosto de 1762.
Óleo sobre lienzo, 1775.

ejército español y atacada en sus posesiones americanas de Sacramento, los ingleses se lanzan enseguida contra el objetivo que consideran primordial, pues es el que responde a sus intereses geoestratégicos, por completo determinados por la necesidad de controlar de forma efectiva las rutas comerciales y los mercados atlánticos, ampliando en lo posible su ya fuerte penetración en el Imperio español. El 5 de marzo de 1762, zarpa de Portsmouth una escuadra al mando del almirante Pocock que, tras unirse en el Caribe con las fuerzas navales inglesas allí destacadas, reúne la impresionante cifra de veintisiete navíos de línea, quince fragatas y ciento cincuenta transportes en los que viaja un cuerpo expedicionario de doce mil soldados. El 6 de junio de 1762, la gran flota se encuentra ya frente a La Habana.

La ciudad posee una importancia estratégica fundamental. No sólo es el puerto más importante de



Defensa de El Morro de La Habana (1762), por Rafael Monleón Torres, 1873. La heroica defensa de la fortaleza por Luis de Velasco no impidió que la ciudad cayese en manos de los ingleses.

desde el principio hasta el final, vienen a ser erróneas. En lugar de dar batalla en mar abierto, varios navíos son hundidos a la entrada de la bahía, con lo que los demás, que quedan encerrados, de nada sirven ya. Como es de esperar, el cerro de La Cabaña cae pronto, pero, lejos de dificultar el desembarco de los invasores con asaltos continuos de las tropas irregulares, se permite al cuerpo expedicionario británico desembarcar con total sosiego hombres, pertrechos y cañones. Sin embargo, ni siquiera con eso, y con la posterior captura de El Morro, el principal fuerte de la ciudad, queda esta condenada, pues recibe sin cesar hombres y suministros del interior, mientras los atacantes, como sucedió en Cartagena, sufren decenas de bajas al día como resultado de la deshidratación, la falta de alimentos y las enfermedades tropicales, hasta



Batalla de Les Saints o de Los Santos, 12 de abril de 1782, por Thomas Whitcombe. A la derecha, el buque insignia de Grasse, el *Ville de Paris*, en combate con el HMS *Barfleur*.

las defensas españolas en el Caribe, lanzarse contra Pensacola, que, tras varios intentos, logra al fin tomar en mayo de 1781. El remate perfecto de la campaña habría de ser la conquista de Jamaica, la base inglesa más importante de aquel mar, pero la derrota en abril de 1782 de la flota francesa del almirante de Grasse frente al inglés Rodney en la célebre batalla de Les Saints, la primera de la historia en las que los ingleses se valen de la táctica de cortar la línea enemiga para envolverla entre dos fuegos, deja las manos libres al hábil almirante inglés para reforzar Jamaica. Más adelante nos ocuparemos de analizar al detalle la referida táctica y sus repercusiones en el combate naval entre flotas. Baste ahora con remarcar que «[...] se había inventado un nuevo sistema de combate: flota ordenada y disciplinada en las evoluciones tácticas previas, y delegación de la responsabilidad e iniciativa de cada capitán una

4

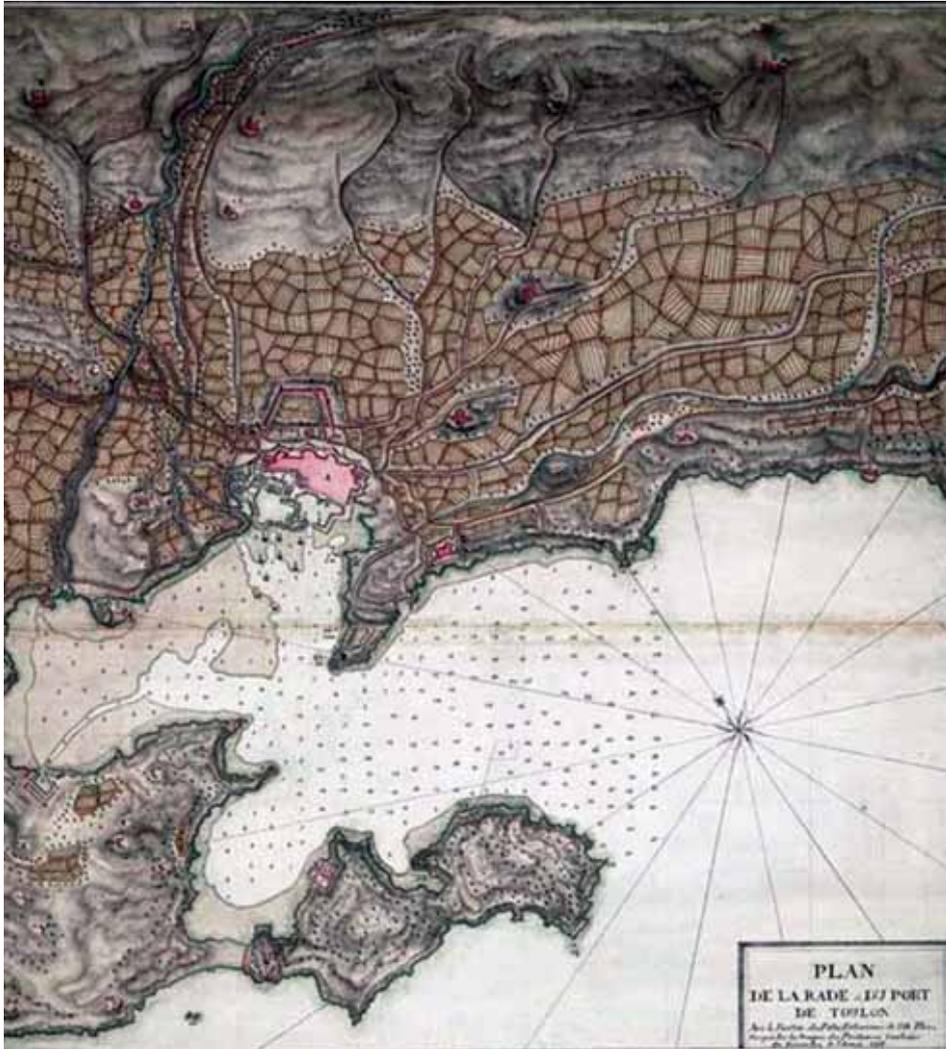
La revolución que no lo fue en el mar

Un tiempo nuevo sobre esquemas viejos estaba a punto de desencadenarse. La Primera Coalición contra Francia sería el paso definitivo hacia la paulatina transformación de predomios y formas institucionales en torno al Atlántico que para España duraría en su primera fase hasta 1814, tras la salida del Ejército napoleónico de la península, y en su segunda fase hasta 1826, fecha del Congreso de Panamá y de la emancipación completa de la América continental.

Trafalgar. Hombres y naves entre dos épocas (2005)
José Cayuela y Ángel Pozuelo

UN TIEMPO NUEVO SOBRE ESQUEMAS VIEJOS

Desde el punto de vista de las relaciones internacionales y su proyección sobre el vital escenario del océano, el panorama que nos ofrece el siglo XVIII presenta, como hemos tratado de exponer en los capítulos anteriores, perfiles muy nítidos y de una gran estabilidad. Los tratados



Plano francés que representa la rada y el puerto de Tolón en 1793.

le hace ningún caso; bien al contrario, se le despoja de modo fulminante del mando que ostenta en el departamento marítimo de Cádiz y se le condena al ostracismo de un mando secundario en Ferrol. Así pagaban entonces los gobernantes españoles a quienes se aventuraban a refutar sus designios, por absurdos que estos fueran, y a menudo lo eran, y por leales y honradas que fueran



Combate naval de San Vicente. *Rescate del Santísima Trinidad por el Pelayo*, por Antonio de Brugada Vila. Museo Naval de Madrid.

exploradora de Jervis descubre su flota. Aunque la disparidad de fuerzas es enorme –Córdova cuenta con veinticuatro navíos, de ellos siete de tres puentes, y el inglés con quince, seis de tres puentes, aunque menos artillados que los españoles– va a iniciarse una de las batallas más célebres de la historia naval.

En efecto. Sobre el papel, la flota inglesa es inferior. Los españoles no sólo cuentan con más buques, sino que uno de ellos, el *Santísima Trinidad*, con ciento treinta bocas de fuego, es enorme y muchos otros excelentes, sobre todo los seis *reales* de ciento doce cañones, quizá los mejores navíos de guerra a vela construidos jamás, sólidos, rápidos y muy bien artillados. Pero Jervis sabe muy bien que no es oro todo lo que reluce. Sabe, por ejemplo, que sus tripulaciones son bisoñas y están incompletas y mal armadas; que sus cañones no cuentan con llaves de fuego y son de menor calibre; que, en



*Ataque de Nelson a Santa Cruz de Tenerife, julio de 1797,
por Esteban Arriaga.*

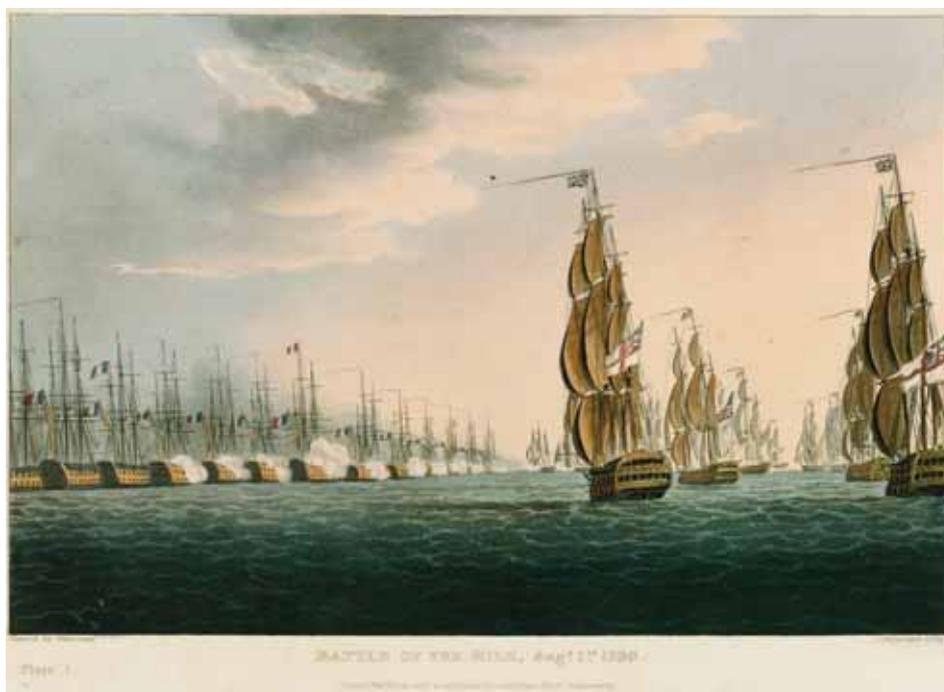
llega frente a Santa Cruz el 22 de julio y, confiado en repetir con igual facilidad el éxito de Trinidad, la ataca frontalmente. Dispone tan sólo de cuatro navíos, tres fragatas y dos unidades menores que dan escolta a un contingente de tres mil setecientos hombres. Pero lo que Nelson no sabe es que Santa Cruz posee sólidas defensas, cerca de un centenar de buenas piezas de artillería, una población civil que odia a los ingleses y, sobre todo, que su comandante, el anciano general Antonio Gutiérrez, está resuelto a resistir a toda costa y es un militar muy capaz y con un hondo sentido del deber. El ataque resulta un fracaso y el inglés, que ha perdido en la terrible refriega el brazo derecho, se ve obligado a abandonar. Será su única derrota, pero queda probado una vez más que los sólidos baluartes erizados de cañones, siempre que el mando de la plaza posea un poco de honor y un mucho



Batalla de Camperdown, 17 de octubre de 1797, por Thomas Whitcombe. Museo Marítimo Nacional, Londres.

Bonaparte, estrella rutilante de la Francia del Directorio tras sus brillantes victorias en Italia. Para Napoleón, que el 23 de julio ha entrado ya en El Cairo tras derrotar a los pies de las pirámides a los célebres mamelucos turcos, la conquista del país del Nilo supone un intento de sustituir a las perdidas Antillas y sentar las bases de un nuevo imperio colonial para Francia. Pero Gran Bretaña, que descubre entonces la vital importancia que puede llegar a tener Suez en la ruta hacia la India, no está dispuesta a permitirlo. La victoria de Nelson en Aboukir adquiere, de este modo, una relevancia fundamental.

La posee también por cuanto significa como anticipo y, en cierta manera, ensayo del planteamiento táctico del propio Nelson en Trafalgar. El ataque se produce el 1 de agosto. Poco antes del anochecer, cuando menos probable resulta, la flota inglesa se cierne sobre la francesa formada en tres columnas. Los



Batalla del Nilo, 1 de agosto de 1798. El cuadro, obra de Thomas Whitcombe, expuesto en el Museo Marítimo Nacional de Londres, representa el momento exacto en el que la flota inglesa se dispone a cortar la línea de los buques franceses, anclados junto a la costa.

buques galos, que no esperan el embate, se encuentran fondeados en una zona de bajíos junto a la costa, y es obvio que el vicealmirante François-Paul Brueys, su comandante, cree bien segura su posición, pues, anticipándose a la presumible táctica inglesa, incluso ha desmontado algunos cañones de babor, que miraban hacia el litoral, y los ha montado en las bandas de estribor, mirando hacia el mar. Pero en realidad, la formación gala es muy vulnerable. Entre la costa y su línea de combate las aguas son lo bastante profundas para permitir el paso de barcos de gran calado, en especial con la marea alta de la tarde, y la separación entre los



El magnífico buque francés *L'Orient* vuela en pedazos en la batalla del Nilo.

buques franceses es de unos cuarenta metros, la suficiente para que un navío se introduzca entre ellos.

Es lo que hace el audaz, quizá temerario, Horatio Nelson. Su inferioridad numérica es palmaria. Los franceses cuentan con trece navíos de línea. Uno, el insignia *L'Orient*, monta ciento veinte cañones, tres llevan ochenta y nueve, setenta y cuatro, además de cuatro fragatas, mientras que Nelson, si bien dispone del mismo número de



El combate de Algeciras del 7 de julio de 1801 en un grabado de la época.

antes de buscar su venganza, mientras los españoles acuden a hacer lo propio con Linois, al que envían nada menos que cinco navíos y una fragata, entre ellos los magníficos *San Hermenegildo* y *Real Carlos*, ambos de ciento doce cañones. Y precisamente serán estos dos excelentes navíos, a un tiempo sólidos, maniobreros y bien artillados, los protagonistas de uno de los episodios más tristes de la historia naval española, el llamado Desastre de Punta Carnero.

En efecto. El 12 de julio de 1801, la flota combinada franco española, así reforzada y con el apoyo de dos fragatas francesas más, se hace de nuevo a la mar. Saumarez, ávido de compensar su error tomando al enemigo alguna presa, se lanza en su persecución. Cae la noche y pronto ve que no puede hacer nada: sus barcos no han sido aún reparados del todo y la superioridad aliada es enorme, pero, renuente a desistir, envía por delante al HMS *Superb*, de setenta y cuatro cañones, al objeto de hostigar en lo posible la retaguardia enemiga, pues ha apreciado allí unos pocos navíos que navegan



Combate de Punta Carnero, 12 y 13 de julio de 1801, en un grabado de la época. El *Real Carlos* y el *San Hermenegildo* en llamas poco antes de su explosión.

descolgados del resto y quizá pueda causarles algunos daños aprovechando la extrema oscuridad.

Se trata de los españoles *Real Carlos* y *San Hermenegildo* y el francés *Saint Antoine*. Poco podría hacer contra sus casi trescientos cañones el *Superb* si se enzarzara en un combate directo, pero tampoco desea su comandante retirarse sin causar alguna avería al enemigo, de modo que se acerca sin luz alguna al *San Hermenegildo*, le descarga una andanada sobre la aleta de babor y, sin ser visto, cruza la popa del *Real Carlos* mientras recarga y le lanza otra al *Saint Antoine*, perdiéndose después en la oscuridad. Lo que sucede a continuación, tan inesperado como trágico, no tiene nada que ver con una supuesta argucia inglesa, como tantas veces se ha dicho, sino con una increíble mala suerte. En medio de la total oscuridad, el comandante del *San Hermenegildo*, viéndose atacado, responde

5

Tres armadas en combate

Así, se daba el absurdo de que una flota dotada de excelentes navíos, probablemente entre los mejores del mundo en su época, no tenía claro cómo emplearlos ni era capaz de reemplazarlos en caso de pérdida, desangrándose a costa de sus fracasos. En estas condiciones y aunque la agonía fue larga, estaba condenada irremediablemente a la extinción.

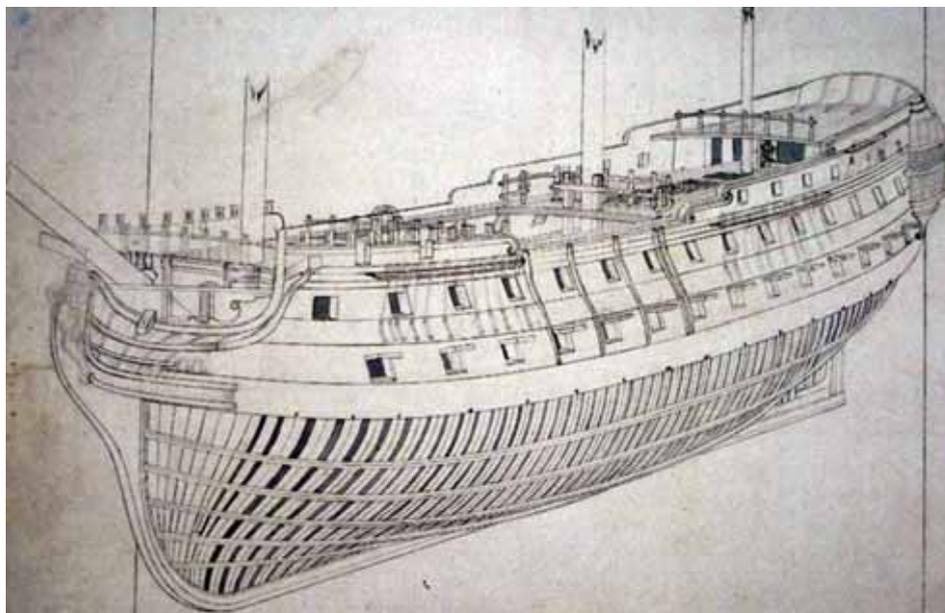
Trafalgar. Tres armadas en combate (2005)
Víctor San Juan

Antes de abordar la narración detallada de la campaña que culminó en la batalla de Trafalgar, llega ahora el momento de reflexionar sobre sus protagonistas, las tres escuadras que en ella combatieron: la británica, la francesa y la española. Pero las armadas de comienzos del siglo XIX, lejos de ser maquinarias bélicas sencillas, más o menos semejantes a las flotas que las precedieron, constituían ya organizaciones militares de gran complejidad, cuyo adecuado conocimiento requiere detenerse con algún detalle en aspectos tan diversos como su tecnología –en especial la de sus buques y la artillería que montaban–, su organización, sus mandos



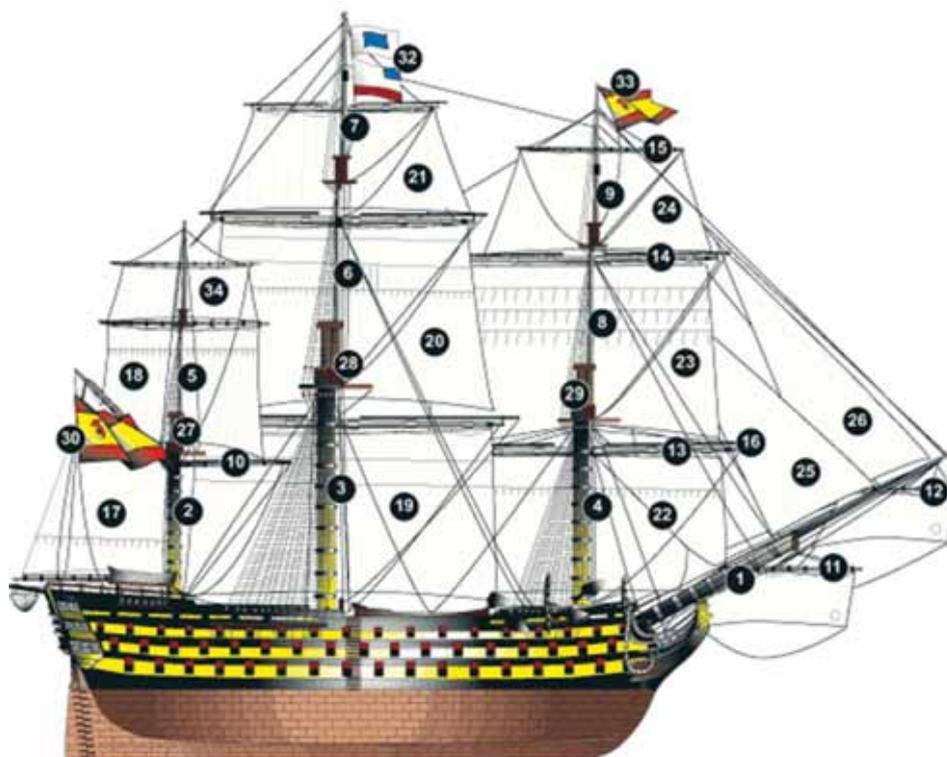
Galeón español en un grabado de Alberto Durero.

fortines, muy elevados sobre la cubierta, que reciben por ello el nombre de «castillos». Su silueta se afina, haciéndose más larga y prolongándose aun más en la proa en un largo y decorado bauprés. Su aparejo se multiplica, ansioso de ceñir el viento, primero con cuatro mástiles, luego con sólo tres, pero siempre con un velamen mucho mayor que la carabela o la nao. Su



Plano de 1797 de un navío español de setenta y cuatro cañones. En él se aprecian con claridad las cuadernas que sirven de costillas al casco.

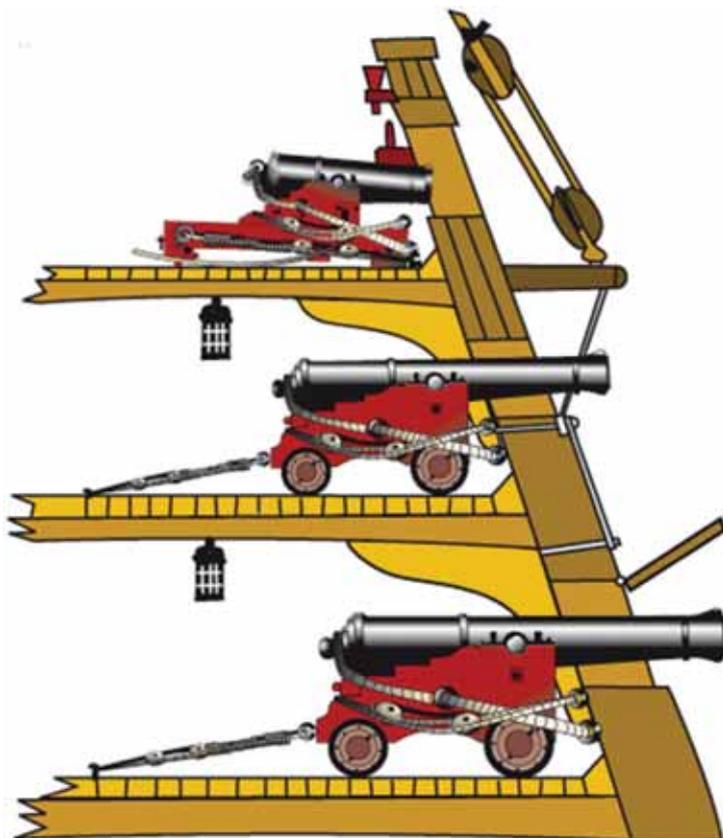
cañones, cerradas mediante *portas* abatibles, dos o tres cubiertas o *puentes* horizontales que lo dividían en otros tantos pisos. De hecho, la categoría o *clase* de los navíos dependía del número de cubiertas y, por tanto, de cañones que poseían. A finales del siglo XVIII, la élite de las marinas de guerra la constituían los escasos y poderosos tres puentes de entre noventa y ocho y ciento veinte cañones, los llamados *navíos de primera clase*, capaces de decantar la victoria en una batalla hacia el bando que los alineara en mayor número. Les seguían en importancia los de *segunda clase*, con un artillado que oscilaba entre las ochenta y las noventa y ocho piezas, en dos o tres puentes según su desplazamiento. Figuraban a continuación los navíos de *tercera clase*, con dos puentes, que montaban entre setenta y cuatro y ochenta cañones. Por último, los de *cuarta* y *quinta clase*, con escaso artillado, eran ya pequeños navíos poco aptos para el combate



- | | |
|---------------------------------|--|
| 1- Bauprés | 18- Sobremesana |
| 2- Palo Mesana | 19- Vela mayor |
| 3- Palo Mayor | 20- Gavia |
| 4- Palo Trinquete | 21- Juanete mayor |
| 5- Mastelero de sobremesana | 22- Vela Trinquete |
| 6- Mastelero mayor o de gavia | 23- Velacho |
| 7- Mastelero de juanete mayor | 24- Juanete de proa |
| 8- Mastelero de velacho | 25- Foque |
| 9- Mastelero de juanete de proa | 26- Contrafoque |
| 10- Verga de gata o verga seca | 27- Cofa de mesana |
| 11- Verga de cebadera | 28- Cofa de mayor |
| 12- Verga de sobrecebadera | 29- Cofa de trinquete |
| 13- Verga de trinquete | 30- Bandera de combate |
| 14- Verga de velacho | 31- Gallardete o grímpola |
| 15- Verga de juanete | 32- Banderas de señales |
| 16- Botalón de rastrera | 33- Insignia de Teniente General |
| 17- Cangreja | 34- Juanete de sobremesana o periquito |

Aparejo de un navío español de tres puentes.

Inmediatamente por debajo de la cubierta principal se situaban las cubiertas de las baterías: la *primera batería* era la inferior, en la que se montaban, al objeto de incrementar la estabilidad del barco bajando su centro de gravedad, los cañones más pesados; sobre ella se situaba la segunda batería, y por encima de esta, en



Baterías de un navío de línea del siglo XVIII de dos puentes o cubiertas. De abajo hacia arriba podemos observar la primera batería con cañones de veinticuatro o treinta y seis libras; la segunda, que solía tenerlos de dieciocho libras, y la cubierta del alcázar, que solía montar pequeños cañones de ocho libras u obuses de calibre variable. Fuente: www.todoababor.es

al exterior de aquella mediante troneras cuadradas que podían cerrarse mediante portas abatibles para evitar la entrada del agua en caso de mar picada. Atendidos cada uno de ellos por una pequeña brigada de seis hombres, que se repartían las tareas necesarias de traer los cartuchos de pólvora, cargar el arma, atacarla, acercarla a la tronera, apuntarla, disparar y limpiar el ánima para un nuevo disparo, lograban frecuencias de tiro que podían ir desde un disparo cada tres minutos en el caso de



John Jervis, Lord Saint Vincent, primer lord del Almirantazgo entre 1801 y 1804.

culminaba con el mando de un navío de la Armada no era fácil. Resultaba más sencillo para los vástagos de la nobleza, que disfrutaban de la influencia necesaria para acceder a una de las escasas plazas anuales que convocaba la Academia Naval de Portsmouth, paso obligado de los futuros oficiales, y pagar después las quince libras mensuales que costaba la estancia en ella. También



El real de ciento doce cañones *Santa Ana*, uno de los mejores navíos de su época, en un grabado del siglo XIX.

Por ello, aunque sobre el papel los navíos españoles eran excelentes, muchos de ellos se vieron forzados a permanecer desmontados en los arsenales, y los que navegaban lo hacían poco, con los perniciosos efectos que puede suponerse sobre el adiestramiento de sus tripulaciones. Hacia 1805, la Armada española era un coloso vacilante; en 1815 no sería sino el cadáver de un gigante.

En cuanto a la organización, la Real Armada disponía de una sólida estructura de gobierno desde su creación por Patiño en las primeras décadas del siglo XVIII. Aunque no se instituyó un Consejo del Almirantazgo hasta 1803, y su operatividad fue en realidad muy escasa, existía desde mucho tiempo atrás una Secretaría de Estado específica, y bajo su dependencia directa,

6

Los olvidados de Trafalgar

Los propios tripulantes de la *Sophie*, desenfrenados por haber recibido un anticipo del dinero del botín, se habían comportado mal, muy mal, incluso juzgándolos según los patrones de comportamiento del puerto. Cuatro estaban en prisión por violación; otros cuatro se habían quedado en los burdeles, pues no los habían encontrado antes de que la *Sophie* zarpara; uno se había roto la clavícula y una muñeca.

«Estúpidos borrachos», dijo Jack mirando furioso a los tripulantes que estaban en cubierta. Por otra parte, muchos de los marineros que llevaban los remos en el combés remaban con desgana y estaban todavía sucios, sin afeitarse y algo desconcertados; algunos vestían aún su mejor ropa, la que usaban para bajar a tierra, toda manchada y baboseada. Había olor a rancio, a tabaco de mascar, a sudor y a prostíbulo.

Capitán de mar y guerra (1970)
Patrick O'Brian

Antes de abordar por fin la narración de la campaña que conduciría a la batalla naval más famosa de todos los tiempos, hemos querido detenernos un instante para prestar un poco de atención al grupo más numeroso de



Un frasco de fuego. Se trataba de vasijas de vidrio llenas de pólvora o azufre que se arrojaban al navío enemigo durante un abordaje, habiendo encendido previamente la mecha de que iban provistas, impregnada de azufre. Fotografía del Museo Naval de Madrid.

Cada marinero recibía un número y se integraba en un rancho, un grupo de hombres que compartían mesa y dormían en coys cercanos, y cada rancho, en un trozo o brigada dirigido por un oficial de guerra. En los navíos de línea solía haber cuatro brigadas, a veces dos en los pequeños, que se turnaban cada cuatro horas en el servicio de una de las bordas del buque: estribor para una, babor para la otra. El capitán debía tener bien previsto su plan de puestos, en el que se establecía con claridad el número del marinero que debía encargarse de cada tarea en cada momento. La tropa embarcada se organizaba de modo similar, repartiéndose la vigilancia de los lugares vitales del buque, como los pañoles de munición y las escotillas que comunicaban entre sí las cubiertas. Los cambios de guardia estaban perfectamente ritualizados y se anunciaban con un picado de la



Ann Perriam en la foto publicada por *The Times*, en 1863.

cartuchos de pólvora desde los paños. La más célebre de todas fue sin duda la inglesa Ann Perriam, esposa del segundo de un artillero del navío HMS *Orion* que, si bien no participó en Trafalgar, sí lo hizo en otras batallas de la época como la de San Vicente y la del Nilo. Entrevistada por *The Times* en fecha tan tardía como 1863, cuando contaba ya noventa y tres años, narró con detalle su vida a bordo y explicó que su tarea principal durante los combates era la de rellenar con pólvora los cartuchos de franela que usaban los artilleros, aunque, de forma elocuente, su trabajo oficial consistía en arreglar y confeccionar ropa para su comandante, *sir* James Saumarez.



Fotografía del espejo del *Victory*. Como puede apreciarse, esta zona del navío era la más adornada, y en ella se concentraban los materiales de mejor calidad. Era el mundo de los oficiales y eso era algo que cualquiera debía poder apreciar a simple vista.

comenzó a devolver a su estado original. En las otras marinas no fue necesario; la oficialidad provenía de la baja nobleza, e incluso militaban en ella segundones de la aristocracia, cuyo espíritu de casta, anterior a su incorporación a los navíos, sólo resultaba necesario reforzar.

Y se hacía a conciencia. Mientras los marineros carecían de uniforme, los oficiales utilizaban ropas distintivas que las ordenanzas regulaban con precisión milimétrica; si el hombre de mar llevaba su cabello atado en una informal coleta, los oficiales podían dedicar horas, como describe Pérez Galdós, a arreglarse la suya; si el marino había de hacer aguas menores y mayores sin

7

Hacia el combate

Tenían una vaga esperanza de gloria y una inequívoca esperanza de botín, y deseaban apasionadamente una victoria que les conduciría a la paz. Pero la paz, para la mayor parte de ellos, ya no significaba nada tan grande como la libertad de Inglaterra o la seguridad de sus familias. Significaba principalmente el final de un aburrido deber. Los oficiales superiores tenían aún presente el verdadero objetivo, pero incluso ellos estaban hartos de navegar.²⁹

Trafalgar. The Nelson Touch (1969)
David Howarth

UNA BREVE GUERRA FRÍA

La Paz de Amiens, firmada el 25 de marzo de 1802 entre la República francesa, Gran Bretaña y la Corona de España, no fue una verdadera paz, y todos los firmantes eran conscientes de ello. Se trataba, simplemente, de una tregua. Sobre el papel, los principales contendientes

²⁹ Traducción del autor.



Pintura anónima de comienzos del siglo XIX que representa a Napoléon inspeccionando sus tropas en Boulogne, el 15 de agosto de 1804.

a hacerlo, que los barcos y sus tripulaciones llegarían al canal de La Mancha en muy mal estado para combatir.

En segundo lugar, aunque el grueso de la *Royal Navy* picase el anzuelo, aún le quedarían varias decenas de unidades de regular tamaño en la zona, entre ellas cuarenta fragatas bien artilladas, quizá no lo suficiente para vencer a la escuadra aliada, pero sí para hundir muchas barcasas de fondo plano y, quizá, debilitar de tal modo el cuerpo expedicionario que se viera obligado a combatir en desventaja tras el desembarco. Segundo, porque el ejército británico no era tan débil como suele decirse. De sus casi cien mil hombres, cerca de sesenta mil se encontraban en Gran Bretaña, y contaban con la



Óleo de William Anderson que representa el combate de Finisterre del 23 de julio de 1805. Museo Marítimo Nacional, Londres.

perdieron con ello la oportunidad de alcanzar una gran victoria, pues los barcos franceses podían haber virado para rodear la retaguardia inglesa, cogiendo así a su flota entre dos fuegos. Como esto no sucedió, la superioridad local inglesa fue haciéndose valer y después de unas horas de cañoneo, dos navíos españoles, prácticamente desarbolados y sin gobierno, el *San Rafael* y el *Firme*, cayeron sobre la línea inglesa y fueron apresados.

Todavía podía haber hecho algo Villeneuve para impedirlo –Gravina, por su posición y debido a la espesa niebla no se había apercibido de la situación– ordenando a algunos de sus barcos acudir en ayuda de los dos aliados. Incluso el general Lauriston, comandante de las tropas francesas embarcadas, que se hallaba a su lado contemplando la batalla desde el alcázar del *Bucentaure*, así se lo indicó al vicealmirante, pero no sirvió de nada, pues, del todo insensible a la grave



Retrato del vicealmirante Cuthbert Collingwood, por Henry Howard. National Portrait Gallery, Londres.

distinguido siempre al genio de la persona simplemente brillante. Aunque como estratega no resultaba en exceso capaz, como prueba su desorientada navegación por el Mediterráneo y el Atlántico en pos de una Combinada que no encontraba nunca en el lugar en que él creía que iba a hallarla, resultó ser un magnífico táctico, capaz de

8

En Lepanto la victoria y la muerte en Trafalgar

Hay que morir o triunfar,
que nos enseña la Historia
en Lepanto la Victoria
y la muerte en Trafalgar.

Himno de la Armada española

LA SALIDA

Pero de nada habría servido toda la genialidad de Nelson si la Combinada hubiera hecho lo que debió hacer: quedarse en puerto y dejar pasar el invierno, condenando a los navíos ingleses al inútil deterioro provocado por las inclemencias del tiempo sin gastar a cambio ni una bala de cañón. Así opinaban sus mandos, tanto españoles como franceses, y así pensaba también el propio Villeneuve, que adoptó la decisión contraria motivado no por razones tácticas, sino como resultado de las esclavitudes que le imponía su propio carácter y



El vicealmirante Pierre Charles Silvestre de Villeneuve (1763-1806), litografía de autor desconocido conservada en el Museo de la Marina, París.

la confianza en él, ya había decidido sustituirle al mando de la Combinada, y así lo hizo saber al ministro Decrès poco después de dictar las órdenes del 14 de septiembre, sabiéndolo su sustituto, el vicealmirante Rosily, el mismo 17. Decrès, empero, le ocultó la noticia a su amigo, que la ignoraba por completo el día 8 de octubre, en el momento de celebrar el consejo con los mandos de la escuadra. Cuando a mediados de mes era ya pública la noticia de la presencia del vicealmirante francés en Madrid, Villeneuve la recibió como un auténtico mazazo que cambió del todo su estado de ánimo y la decisión que había adoptado diez días antes. Lo que estaba en cuestión no era ya la integridad de la flota o sus posibilidades de victoria, aspectos que dejaron de preocuparle de repente, sino su carrera militar y

La formaban treinta y tres navíos, cinco fragatas y dos bergantines, organizados en dos cuerpos, el cuerpo fuerte o principal, en el que figuraban veintiún navíos, tres fragatas y un bergantín, que mandaba el propio Villeneuve, y el cuerpo de reserva o de observación, que mandaba Gravina y estaba formado por doce navíos, dos fragatas y un bergantín. La estructura interna de cada uno de los cuerpos era la siguiente⁴¹:

ORDEN DE BATALLA DE LA COMBINADA AL SALIR DEL PUERTO DE CADIZ (19 DE OCTUBRE DE 1805)

	Nombre	Nación	Porte	Comandante
Escuadra de Observación (Federico Gravina)				
1ª división (Gravina)				
Navíos	<i>San Juan</i>	Español	74	Brigadier Cosme Damián Churruga
	<i>Berwick</i>	Francés	74	Capitán de N. Jean-Gilles Filhol-Camas
	<i>Príncipe de Asturias</i>	Español	112	Brigadier Rafael de Hore
	<i>Achilles</i>	Francés	74	Capitán de N. Gabriel Denieport
	<i>San Ildefonso</i>	Español	74	Brigadier José de Vargas
	<i>Argonaute</i>	Francés	74	Capitán de N. Jacques Epron
Fragata	<i>La Themis</i>	Francés	40	Capitán de N. Jugan
Bergatín	<i>Argus</i>	Francés	16	Capitán de F. Taillard
2ª división (Magón)				
Navíos	<i>Swift-Sure</i>	Francés	74	Capitán de N. L'Hospitalier-Villemadrin
	<i>Argonauta</i>	Español	80	Capitán de N. Antonio Pareja
	<i>Algesiras</i>	Francés	74	Capitán de N. Gabriel-Auguste Brouard
	<i>Montañés</i>	Español	74	Capitán de N. Francisco Alcedo
	<i>Aigle</i>	Francés	74	Capitán de N. Pierre-Paul Gourrage
	<i>Bahama</i>	Español	74	Brigadier Dionisio Alcalá Galiano
Fragata	<i>Hermione</i>	Francés	40	Capitán de F. Mabé
Cuerpo principal (Villeneuve)				
División de Vanguardia (Álava)				
Navíos	<i>Plutón</i>	Francés	74	Capitán de N. Julian-M. Cosmao-Kerjulien
	<i>Monarca</i>	Español	74	Capitán de N. Teodoro Argumosa
	<i>Fogueaux</i>	Francés	74	Capitán de N. Louis-Alexis Beaudouin
	<i>Santa Ana</i>	Español	112	Capitán de N. José de Gardoqui
	<i>Indomptable</i>	Francés	80	Capitán de N. Jean-Joseph Hubert
	<i>San Justo</i>	Español	74	Capitán de N. Miguel Gastón
	<i>Intrepide</i>	Francés	74	Capitán de N. Louis-Antoine Infernet
Fragata	<i>Rhin</i>	Francés	40	Capitán de F. Henaux

⁴¹ En negrita se han remarcado los buques insignia de cada división. Gravina se encontraba a bordo del *Príncipe de Asturias* y Villeneuve dirigía la flota desde el *Bucentaure*.



El vicealmirante Horatio Nelson (1758-1805), por Lemuel Francis Abbott. Museo Marítimo Nacional, Londres.

Al día siguiente, 20 de octubre, la Combinada abandona por fin el puerto y navega por mar abierto, formada en cinco columnas, una por cada una de las divisiones que la forman. Ha tomado rumbo Noroeste con un cuarto al Norte; se dirige hacia el estrecho de Gibraltar con la intención de penetrar en el Mediterráneo, tal como se le ha ordenado. Cerca del

acordadas, ordena también a la escuadra de observación que se una al cuerpo principal. Con ello se pierde la ventaja que supone contar con un cuerpo volante dispuesto a acudir allí donde se le requiera, e incluso de envolver a los buques enemigos al objeto de rendirlos con mayor facilidad. La línea resultante, además, es demasiado larga y bastante irregular, con navíos apelo-tonados en algunas zonas y grandes huecos en otras. Y la flota inglesa se encuentra ya a sólo seis millas.

ORDEN DE BATALLA DE LA FLOTA INGLESA

Nombre	Porte	Comandante (*)
Columna del vicealmirante Nelson		
Victory	100	Capitán de N. Thomas Hardy
<i>Temeraire</i>	98	Capitán de N. Elisha Harvey
<i>Neptune</i>	98	Capitán de N. Thomas Freemantle
<i>Conqueror</i>	74	Capitán de N. Israel Pellew
<i>Leviathan</i>	74	Capitán de N. Henry Bayton
<i>Ajax</i>	74	Teniente de N. John Pilford
<i>Orion</i>	74	Capitán de N. Edward Codrington
<i>Agamemnon</i>	64	Capitán de N. Sir Edward Berry
<i>Minotaur</i>	74	Capitán de N. Charles Mansfield
<i>Spartiate</i>	74	Capitán de N. Sir Charles LaForey
<i>Britannia</i>	100	Capitán de N. Charles Bullen
<i>Africa</i>	64	Capitán de N. Henry Digby
Columna del vicealmirante Collingwood		
Royal Sovereign	100	Capitán de N. Edward Rotherham
<i>Belleisle</i>	74	Capitán de N. William Hargood
<i>Tonnant</i>	80	Capitán de N. Charles Tyler
<i>Mars</i>	74	Capitán de N. George Duff
<i>Bellerophon</i>	74	Capitán de N. John Cooke
<i>Colossus</i>	74	Capitán de N. James Morris

* Los capitanes de navío William Brown, del Ajax, y William Lechmere, del Thunderer, se encontraban ausentes por haber sido llamados a Londres a testificar en el juicio del vicealmirante Calder.

<i>Achille</i>	74	Capitán de N. Richard King
<i>Polyphemus</i>	64	Capitán de N. Richard Redmill
<i>Revenge</i>	74	Capitán de N. Robert Moorsom
<i>Swiftsure</i>	74	Capitán de N. William Rutherford
<i>Defence</i>	74	Capitán de N. George Hope
<i>Thunderer</i>	74	Teniente de N. John Stockham
<i>Defiance</i>	74	Capitán de N. Philip Durham
<i>Prince</i>	98	Capitán de N. Richard Grindall
<i>Dreadnought</i>	98	Capitán de N. John Conn
Buques menores		
<i>Euralyus</i> (F)	36	Capitán Henry Blackwood
<i>Naiad</i> (F)	38	Capitán Thomas Dundas
<i>Phoebe</i> (F)	36	Capitán Thomas Capel
<i>Sirius</i> (F)	36	Capitán William Prowse
<i>Pickle</i> (G)	10	Teniente John Lapenotiere
<i>Entreprenante</i> (B)	8	Teniente Robert Young

Hasta ese instante, todo estaba resultando como había previsto el vicealmirante Nelson. La tensa persecución que había emprendido su flota estaba a punto de rendir el fruto deseado: una larga línea irregular en la que los navíos de los extremos tardarían mucho en acudir en ayuda de los del centro si estos eran atacados. Tan pronto como tuvo la certeza de la cercanía de la escuadra enemiga, ordenó rumbo Noroeste y dispuso la formación en dos columnas. Con ello trataba de evitar que el enemigo huyera hacia Cádiz a la vez que se preparaba para atacarle. Pero era necesario que Villeneuve no huyera durante la noche, de modo que dispuso un sistema de vigilancia: Henry Blackwood, capitán de la fragata *Euryalus*, con ayuda de otras dos fragatas, debía permanecer a la vista de la Combinada, transmitiendo la información que estimase como relevante a otras dos fragatas, que lo harían a su vez



El *HMS Victory*, protagonista de la batalla de Trafalgar, por Geoff Hunt.

con el *HMS Defence*. Este buque lo comunicaría al *HMS Colossus*, que debía hacer lo propio con el *HMS Mars*, cuyo comandante, el capitán de navío George Duff, transmitiría de inmediato lo recibido al propio Nelson.

Cuando amanece el 21 de octubre, el sol encuentra a los navíos de la Combinada formados en una larga línea irregular muy cerca del cabo Trafalgar, unas





Pintura de Richard Grenville que representa el momento en que el *Royal Sovereign* atraviesa la línea. A la izquierda puede verse el *Santa Ana*.



El *Bucentaure*, por Geoff Hunt. El navío insignia de Villeneuve en Trafalgar era un moderno dos puentes de ochenta cañones, el tipo de barco por el que había apostado la Marina francesa en lugar de los costosos navíos de tres puentes.

tiempo por tres navíos enemigos, termina por volar en pedazos sobre las seis de la tarde.

Mientras tanto, en el centro de la línea aliada, el *Victory* había tratado de pasar entre el grandioso *Santísima Trinidad* y el *Bucentaure*, el buque insignia de Villeneuve. Pero el resuelto jefe de escuadra Hidalgo de Cisneros, que se encuentra junto al brigadier Uriarte en el puente del coloso, logra pegar su barco al del francés, cerrando con ello el hueco. Nelson no duda. Si es necesario, usará su proa como ariete. Cuando el capitán de su navío, Thomas Hardy, le pregunta a qué barco debe embestir, el vicealmirante le responde: «No importa contra qué barco arremetamos; haz el favor de



El *Santísima Trinidad*, por Geoff Hunt. El navío español, único en el mundo con cuatro puentes, no iba pintado a listones amarillos y negros, como era reglamentario en la Real Armada en 1805, sino con franjas rojas y blancas.

ella, de modo que ignoran las órdenes y cambian de rumbo para combatir. Pero su tardía intervención no mejora ya la situación de la escuadra aliada, que sabe firmada su sentencia de muerte. No llegarían muy lejos los navíos de Dumanoir. El 2 de noviembre, su división fue descubierta por otra inglesa comandada por el comodoro Sir Richard Strachan, que venció a los cuatro navíos franceses y los apresó.

Así será a las pocas horas. El resto de los navíos del centro, ya en clara inferioridad, van sufriendo el ataque simultáneo de pequeños grupos de navíos ingleses,

9

Y Britania gobernó las olas...

They had an empire; they give it all away
Their finest hour seems only yesterday

They still remember when Britannia ruled the waves
She ruled the waves, she ruled the waves (yeah)
Yeah, the simple life.

British politician giving a speech
We conservatives have always maintained the need
For an experiment
With a tougher regime
For depriving young football hooligans
Of their leisure time.⁴⁹

Garden of England
Gerry Rafferty

⁴⁹ Tuvieron un imperio, lo tiraron por la borda / Su mejor hora parece sólo ayer / Ellos todavía recuerdan cuando Britania gobernaba las olas / gobernaba las olas, gobernaba las olas / Sí, la vida sencilla / Un político británico pronunciando un discurso / Nosotros, los conservadores, sostuvimos la necesidad / de un experimento / con un régimen más duro / para privar a los jóvenes hinchas del fútbol / de su tiempo de ocio.

Bibliografía

OBRAS IMPRESAS

ADKINS, Roy. *Trafalgar. Biografía de una batalla*. Barcelona: Círculo de Lectores, 2005.

ALBERT FERRERO, Julio. «La táctica naval en la época de Trafalgar». En: *Revista General de Marina*, 2005; vol. 249(8-9): 219-234.

ALCALÁ-GALIANO, Antonio. *Recuerdos de un anciano*. Barcelona: Crítica, 2009.

BAEZA, José. *Los héroes de Trafalgar*. Barcelona: Araluce, 1956.

BARBÉ, Esther. «El equilibrio del poder en la teoría de las relaciones internacionales». En: *Afers Internacionals*, 1987; n.º 11: 5-17.

PRÓXIMAMENTE...

- *Breve historia de los Tercios de Flandes*, Antonio José Rodríguez Hernández
- *Breve historia de la Corona de Castilla*, José Ignacio Ortega