

ALGUNAS CONSIDERACIONES PRESUPUESTARIAS Y LOGÍSTICAS SOBRE LA CAMPAÑA DE TRAFALGAR

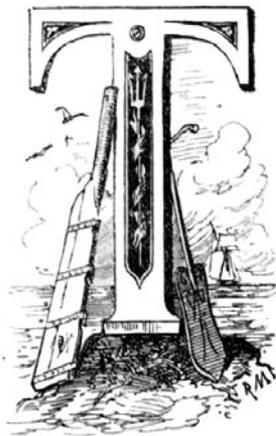
Santiago ACOSTA ORTEGA



Adopte V. M. medidas enérgicas y haga que se manden a los puertos cantidades abundantes de dinero, este es el nervio de la guerra, el único medio de vencer los obstáculos, sobre todo en lo relativo a la Marina.

Napoleón a Carlos IV, 23 de febrero de 1805.

Introducción



RAS la Segunda Guerra Mundial, el general Eisenhower afirmó, en frase citada posteriormente hasta la saciedad, que no sería difícil probar que «las batallas, las campañas o incluso las guerras se ganan o se pierden principalmente a causa de la Logística».

Aunque la contundencia de tal afirmación podría inducir a cierto escepticismo, realmente no resulta difícil encontrar casos en la propia historia de la Armada que pueden corroborarla: la Logística, entendida en su sentido más amplio como el puente entre la economía de una nación y sus fuerzas en el campo de batalla, fue sin duda la causa primera de nuestra derrota en Trafalgar.

Una extensísima bibliografía en inglés, francés y español, que comenzó a generarse pocos años después de la batalla, ha desmenuzado todos y cada uno de los aspectos que influyeron en esta y que explican el desastre final de la escuadra combinada. Todos ellos, dejando aparte la mala elección del almirante Villeneuve como su



Almirante Villeneuve. (Foto: www.wikipedia.org).

comandante, dado su complejo de inferioridad ante Nelson y su miedo cerval a Napoleón que le llevaron a tomar demasiadas decisiones equivocadas, tienen en su origen una causa común: la falta de dinero.

En efecto, las dotaciones formadas a toda prisa con gente en su mayor parte sin experiencia ni en la mar ni en combate y en muchos casos habiendo tenido que ser capturados tras su desertión de la Escuadra, la mala calidad de la pólvora embarcada, la falta de munición para los cañones, e incluso de cañones, o el propio estado de los barcos, muchos de ellos armados también a toda prisa por unos arsenales sin medios, fueron indudablemente las consecuencias de la escasez del

recurso financiero, factor posibilitante esencial de la actividad y la operatividad de la Fuerza. Y esta penuria se produjo porque la Armada se había convertido, más que otros organismos o instituciones, en la gran perjudicada de la crisis hacendística que España sufrió a finales del siglo XVIII, dado que la Secretaría de Hacienda vio en la reducción del gasto naval uno de los medios más expeditivos de combatir esta recesión.

La crisis hacendística de finales del XVIII y sus efectos sobre la Marina

La política de neutralidad armada que, inspirada por el marqués de la Ensenada (1), siguió Fernando VI durante su reinado permitió poner en orden las cuentas públicas, hasta el punto de que cuando Carlos III sucedió a su hermano en 1759 incluso recibió de este un fondo de reserva, el Real Deposi-

(1) «... juzgaría yo que el buen gobierno aconseja que con el caudal de Indias sólo se cuente para lo extraordinario de España, y para lo que expondré sobre ejército y marina, sentando primero estos principios: ... Que continúen en paz los dilatados dominios de V. M. para que se

to, con 200 millones de reales; sin embargo, a partir de 1765 la tendencia cambió y en 1769 el déficit ya llegaba a los 100 millones de reales (2). El cambio de rumbo podría explicarse por la contienda anglo-española de 1761-63, dentro de la Guerra de los Siete Años, que acabó con la derrota de España y la pérdida de la Florida. El nuevo rey, que no mantuvo la política de neutralidad de su antecesor, buscó a lo largo de todo su reinado resarcirse de este fracaso inicial y en 1779 declaró, junto con Francia, la guerra a Inglaterra, apoyando las pretensiones de las Trece Colonias, conflicto del que nacerían los Estados Unidos de América.

Dado que los ingresos ordinarios de la Hacienda —aduanas, rentas provinciales y monopolios— no eran suficientes para sufragar esta intervención, se recurrió a fuentes de financiación extraordinarias —venta de títulos, elevación del porcentaje de gravámenes, petición de aportaciones a la Iglesia— y de manera muy importante a la creación de los vales reales, que eran títulos de deuda pública —bonos redimibles a veinte años al 4 por 100 de interés— que a la vez funcionaban como papel moneda.

En 1793 se produce la Guerra de la Convención contra la Primera República francesa, y muy poco después, en 1796, una nueva contienda contra Inglaterra, esta vez con Francia como aliada, que provoca un incremento de la deuda que ya no puede ser soportada con la emisión de vales reales y que pone al presupuesto de Marina en el punto de mira de Hacienda. Como consecuencia de esta confrontación marítima, el débito sube a novecientos cuarenta y cinco millones de reales, los vales reales se hunden y hay alza de precios que provocan motines y algaradas en muchas ciudades españolas (3).

El temor al déficit sin embargo ya había aparecido antes: en 1785 llega a la Secretaría de Hacienda Pedro López de Lerena, encontrándose con que este no había dejado de crecer desde 1770. El nuevo secretario se empeñó en reducir los gastos del Erario público, fijándose incluso en los de la Casa Real, pero especialmente en los de la Marina, que tenía una elevada deuda proveniente sobre todo de su sostenimiento logístico y acabó finalmente sufriendo un reajuste de su gasto justo en el momento en que, junto con la Marina francesa, podía hacer frente a la inglesa con posibilidades de éxito.

pueblen y curen de las llagas de tan incesantes y crueles guerras, trabajos y desdichas que han padecido desde que falleció Fernando el Católico». RODRÍGUEZ VILLA, Antonio: «Representación de Ensenada a Fernando VI, 1751», en *Don Cenon de Somodevilla, Marqués de la Ensenada: ensayo biográfico*. Madrid 1878.

(2) JURADO SÁNCHEZ, José: «Proyectos para reducir el gasto de la Hacienda española durante el siglo XVIII». *Cuadernos de Estudios Empresariales*, núm. 14, 2004.

(3) CEPEDA GÓMEZ, José: «La Marina y el equilibrio de los océanos en el siglo XVIII», Actas de la VIII Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna. Madrid, 2-4 de junio de 2004.



Antonio Valdés y Fernández Bazán (1744-1816).
(Museo Naval de Madrid).

Hasta la muerte de Carlos III en 1788, el secretario de Marina Antonio Valdés y Fernández Bazán había podido mantener la política de apoyo a esta, ya que el propio primer ministro, el conde de Florida-Blanca, pensaba que debía darse primacía a la Marina como defensora del comercio y de los dominios ultramarinos de España, mientras que si se mantenía la paz con las potencias colindantes, el Ejército podía «reducirse a lo muy preciso». En esa fecha España contaba con setenta y un navíos y cuarenta y tres fragatas, lo que suponía un elevado coste de sostenimiento que en cualquier caso provocaba tensiones entre las secretarías de Hacienda y Marina.

Entre 1787 y 1788, en diversas reuniones entre Hacienda (cuyo titular, Lerena,

fue también secretario de Guerra hasta 1787) y Marina se llegó al acuerdo de reducir los presupuestos de esta para ajustarlos a las disponibilidades de la Hacienda pública. El secretario de Hacienda se avino a proporcionar dinero a Marina, haciendo para ello «lo que más le repugnaba», que era tomarlo a crédito, pero con la condición de que esta rebajara sus presupuestos para atender a sus necesidades más urgentes, sueldos y gastos ordinarios, y frenando las construcciones.

En 1793 se determina ya definitivamente el fin de las nuevas construcciones y la necesidad de que la Marina se ajuste a las disponibilidades de Hacienda. A partir de esa fecha, los presupuestos de los departamentos aumentan, pero enfocados al pago de la deuda, a cuya amortización debía dedicarse una parte importante de estos; además entre el 40 y el 50 por 100 de los libramientos que Hacienda les hacía era en vales reales (bonos, no dinero real), lo que provocaba una disminución de la liquidez efectiva en los astilleros y alejaba a los contratistas, reacios a aceptar el pago en vales de liquidez dudosa que además tendían a perder su valor nominal.

Como consecuencia, a partir de esa fecha la Marina posee un importante número de navíos, pero no dispone de los recursos para alistarlos y mantenerlos operativos. Para empeorar las cosas, la guerra iniciada con Inglaterra en 1796 cortó el camino a los caudales provenientes de América, tradicional sustento del gasto naval, forzando a incrementar el recurso a la deuda y aumentando notablemente los ya graves problemas financieros de la Armada.

Cabe no obstante señalar que, a pesar del planteamiento político de Floridablanca sobre la Marina y el Ejército citado anteriormente, durante todo el reinado de Carlos III (1760-1788) la media del porcentaje de los gastos del Ejército sobre el total de los del Estado fue del 36,3 por 100, mientras que el de Marina tan solo del 23,8 (4), y tras este la proporción fue del 32 por 100 para el Ejército y el 22 por 100 para la Marina en el período 1788-1792, y del 50 por 100 para el Ejército y el 20 por 100 para Marina en el de 1793-1797 (5). En 1799, de un total de 1.823.544.365 reales de gasto público, se dedicaron 935.602.926 a la Secretaría de Guerra (Ejército) y solo 300.146.056 a Marina, menos de un tercio (6).

El recurso financiero de la Armada en los años previos a Trafalgar

Estas eran las cifras oficiales, pero en realidad no todo lo consignado acababa librándose, como denunciaba en 1812 el teniente general Antonio de Escaño en una exposición:

«La marina sufría un atraso en sus pagos que puede llamarse escandaloso; en los años anteriores no se había pagado la consignación que le estaba señalada, y se hicieron armamentos muy superiores á los medios con que contaba. No hablo de lo que se le quedó debiendo en el año de 1802, y desde este tiempo se le adeudaban 262 millones de lo consignado para Europa, resultando de esta enorme deuda hallarse los arsenales con pocos repuestos de efectos navales; los buques con necesidad de carenas y recorridas; la maestranza, la marinearía, tropa y oficiales mayores y de guerra, acreedores á los jornales y sueldos de muchos meses y aun años; lo mismo las dependencias de marina en las provincias, en los hospitales y en América. Faltaba por último el crédito en la hacienda de marina, porque se adeudaba mucho á los asentistas de todas

(4) BARBIER, Jacques A., y KLEIN, Herbert S.: «Las prioridades de un monarca ilustrado: el gasto público bajo el reinado de Carlos III». *Revista de Historia Económica*. Año III, otoño 1985. núm. 3.

(5) CEPEDA GÓMEZ, José: *op. cit.*

(6) ALCALÁ GALIANO, Pelayo: «El combate de Trafalgar», *REVISTA GENERAL DE MARINA*, febrero 1906.

clases, por efectos entregados y consumidos en la habilitación de buques armados y desarmados» (7).

La falta asfixiante de dinero ya se había dejado notar en 1795 en Ferrol, dejando sin atender los pagos de la Maestranza y del resto de empleados de Marina; siendo este el principal sustento de la ciudad, las privaciones afectaban a toda ella. El 3 de marzo se amotinó la Maestranza, obligando al capitán general de Galicia a desplegar fuerzas del Ejército en las inmediaciones; para calmar la rebelión, se adelantaron a la Marina de los arbitrios de la villa 362.344 reales con el fin de pagar a los operarios. En 1797 hubo que recurrir a cantidades facilitadas en empréstito por algunos propietarios y comerciantes y por las catedrales de Santiago, Lugo y Mondoñedo (8). En 1799 y 1800 sucesos similares se produjeron en La Carraca y en Cartagena.

En febrero de 1798 el teniente general Mazarredo, que había tomado el mando de la escuadra de Cádiz tras el desastre del cabo de San Vicente, le planteaba a Godoy la necesidad angustiosa de dinero para hacer frente a las pagas del personal: «Pasaba un buque los días anteriores por cerca del de mi insignia, y en el saludo de las voces de “viva el Rey” se oyeron distintamente muchas de “pague el Rey”...». Godoy le respondió expresando la impotencia del Estado para hacer satisfacer los salarios por «la situación del Reyno, el estado de las cosas, los gastos ya causados por la Marina, y finalmente la dificultad de hallar en Cádiz mismo personas de caudal que puedan aportar la suma», insistiendo a Mazarredo en la búsqueda de préstamos.

Tal era la situación general de la Armada cuando en 1803 Inglaterra declara la guerra a Napoleón; España se mantiene neutral, pero para evitar la aportación a Francia de barcos y soldados obligada por el Tratado de San Ildefonso (1796) tuvo que firmar un nuevo acuerdo, comprometiéndose, entre otras concesiones, a pagar a Francia un subsidio de seis millones de reales mensuales desde el inicio de las hostilidades.

A pesar de todo, el Almirantazgo inglés no respetó esta neutralidad y se produjeron varias agresiones a buques españoles, que culminaron en octubre de 1804 con el ataque a una división de cuatro fragatas que venían de Montevideo y que acabó con la explosión de una de ellas (la *Mercedes*) y la captura del resto. El episodio fue aprovechado por Napoleón para presionar a Carlos IV para que declarase la guerra a Inglaterra; en noviembre, el teniente general Gravina, entonces embajador en París, se entrevistó con el emperador, expre-

(7) «Exposición sobre las providencias generales dadas en el despacho de Marina, durante el tiempo que gobernó la Junta Central siendo Ministro D. Antonio de Escaño», en QUADRADO Y DE-ROO, Francisco de Paula: *Elogio Histórico de D. Antonio de Escaño*, Madrid, 1852.

(8) MONTERO Y ARÓSTEGUI, José: *Historia y descripción de la ciudad y Departamento Naval del Ferrol*, Madrid, 1859.

sándole las dificultades existentes para la entrada de España en guerra con Inglaterra, entre las que citaba la falta de repuestos en los arsenales para armar prontamente los buques necesarios y de recursos para aprovisionarlos.

Napoleón contestó que no forzaría a S. M., pero que entre tanto era indispensable se le siguiese pagando el subsidio, sobre lo cual no podía ceder; Gravina alegó la absoluta imposibilidad en que se hallaba el rey para satisfacer tal cantidad, para lo que no tenía ni podía hallar fondos, pero el emperador se mantuvo inflexible.

En diciembre, finalmente España entra en la guerra y el emperador le exige que aporte

29 navíos. Napoleón, que era plenamente consciente de la falta de peculio que sufría el país en general y la Armada en particular, insiste repetidamente a las autoridades españolas para que destinen dinero a esta. En febrero, envía al general Junot con cartas para el rey y para el príncipe de la Paz, dándole instrucciones de que le dijese a la reina en su nombre que contaba con ella para que se adoptasen medidas eficaces «a fin de que las escuadras españolas se equipen y no falte dinero, único medio de tener marineros y aprovisionar los arsenales», y que sabía que «la escuadra estaba escasa de dinero, y si falta este nervio nada adquiere vigor en los puertos». Asimismo, debía ver a Godoy para decirle, en nombre del emperador, que esperaba de él «que las escuadras españolas estén listas para las grandes operaciones que medito, y para esto se necesita dinero, porque con dinero habrá marineros y armamento; que observe con pena la falta de él en Ferrol y en Cádiz...».

El 20 de septiembre (un mes antes del combate) Gravina, ya como jefe de la escuadra española (desde el 15 de febrero), se dirige a Godoy pidiéndole dinero para hacer frente a los pagos de todo el personal, de generales a marineros. Este le contesta el 14 de octubre:

«Nuestros dispendios han sido tiempo hace exorbitantes y continúan siéndolo sin guardar proporción, sino excediendo en mucho a los ingresos del



Federico Gravina. (Museo Naval de Madrid).

Erario. Desde el principio de las hostilidades, es decir en los nueve meses de este año, se han librado en virtud de órdenes más sobre cien millones de reales para el servicio de la Armada y algún socorro dado también al Ejército. Los 25 navíos, 6 fragatas y algunos buques menores que tenemos hoy armados, las fuerzas sutiles, las vigías y otros objetos de la guerra de mar en solo Europa, nos cuestan únicamente para su manutención en cada año más de ochenta millones de reales. A este gasto extraordinario debe agregarse el que tienen que hacer los arsenales de los tres departamentos para surtir la Armada de lo necesario, comprándolo a precios mucho más subidos que los de tiempo de paz, y forzando los trabajos para que nada falte a los armamentos, todo lo cual se verifica por medio de un crecidísimo desembolso, superior en bastante cantidad a los 120 millones de reales que es la consignación ordinaria de la Marina en tiempo de paz.»

El 19 de octubre, la escuadra combinada se hace a la mar para acabar enfrentándose a la inglesa el 21; a las dotaciones españolas que combatieron se les adeudaban cuatro meses de paga.

El recurso de material

En 1799, el rey Carlos IV encargó al antiguo secretario de Marina, ya jubilado, capitán general Antonio Valdés, una memoria sobre la situación de la Marina. Valdés informó al rey de que «el estado actual de la Marina es el más decadente y precario, pues su fuerza consiste apenas en 25 navíos armados, y sin recursos para aumentarlas, por falta de gente y de pertrechos; además, hay un abatimiento de ánimo en el Cuerpo de Marina, que promete poco para logro de las empresas».

El general afirmaba también que «el origen de la decadencia de la Armada, que estuvo tan floreciente y brillante como es notorio hasta 1795» (9), fue la desafortunada elección de su sucesor, Pedro Sánchez Varela (que luego fue secretario de Hacienda), ya que a este «sólo le llevó la idea de que era muy costosa, y trató de ahorrar gastos a costa de destruirla, como al fin sucedió, pues descuidando los acopios de pertrechos y las carenas y construcción de buques para no gastar, consiguió aminorar considerablemente el número de bajeles y dejar los que quedaban faltos de lo necesario para su armamento».

Posiblemente el antiguo secretario de Marina personalizaba demasiado la responsabilidad en su sucesor, que al fin y al cabo no tenía margen de manobra dadas las estrecheces financieras que como hemos visto sufría el Erario

(9) En este año, 1795, el propio Valdés había dejado la Secretaría de Marina.



El navío *Bucentaure* recibiendo una andanada del HMS *Sandwich* durante la batalla de Trafalgar. Óleo de Auguste Mayer, 1836. (Foto: www.wikipedia.org).

público en esos años, pero en cualquier caso describía sin ningún tipo de eufemismo la desastrosa situación en la que se encontraba la Armada.

En tal estado de cosas, España entra finalmente en guerra con Inglaterra en diciembre de 1804, y desde la Secretaría de Marina se da orden a Ferrol de que se concluya el armamento de los navíos *Príncipe de Asturias*, *Monarca*, *Neptuno*, *San Agustín* y *San Fulgencio* y que se alistasen el *San Juan de Nepomuceno*, *Montañés*, *San Julián* y *San Francisco*. En la orden, el secretario le dice al capitán general del Departamento: «Para el logro de los efectos dictará VE cuantas providencias sean necesarias, asegurando que se pagará puntualmente». A esto contestó el capitán general que «los contratistas expresan que hallándose agotados sus recursos por la falta de pago, habían cesado en el cumplimiento de los contratos, como lo hicieron presente en solicitud elevada a S. M.».

El mismo mes de diciembre, el contralmirante francés Gourdon, que se encontraba con una división de cinco navíos en Ferrol, escribía al ministro de Marina francés:

«No se puede formar idea del abandono en que están los arsenales, agotados en diez años de guerra. Después de la paz nada se ha repuesto; se ha prescindido de las reparaciones más urgentes; no se ha pagado á los oficiales, marineros y

asentistas, y al declarar de nuevo la guerra estaban los almacenes vacíos, los navíos medio podridos, los oficiales descontentos y sin marineros.»

Otra muestra del estado del Arsenal de Ferrol fue la falta de pólvora en sus almacenes para aprovisionar a los navíos españoles y franceses, por lo que hubo que recurrir al Ejército, que tampoco pudo completar toda la que se necesitaba; la pólvora resultó ser de mala calidad, y de hecho en Cádiz, tres días antes de la salida a la mar, Gravina solicitó al Arsenal pruebas para verificar que tenía la potencia de ordenanza, que no pudieron realizarse por la premura de tiempo.

Por su parte, en el Arsenal de La Carraca existía una gran escasez de cañones; en el informe que se rendía en abril de 1805 sobre los once navíos armados allí, se detallaba que faltaban para su total armamento, de acuerdo con el Reglamento de Artillería, 248 cañones de a 36, 95 de a 24, 34 obuses de a 36 y 132 de a 24, con sus granadas correspondientes, así como 14.200 balas de a 36 y 1.536 palanquetas de a 36 (de los navíos, ocho eran de 80 cañones, uno de 118, uno de 100 y otro de 60).

Para aumentar la presión sobre el Arsenal, cuando Villeneuve entra con la escuadra en Cádiz el 19 de agosto, lo primero que hace es pedir el suministro de raciones, pólvora, municiones y pertrechos, así como el reemplazo de jarcias. El príncipe de la Paz dio inmediatamente la orden de poner a disposición del almirante francés todos los recursos de La Carraca, pero el intendente de Marina de Cádiz y el comandante de Artillería rehusaron obedecer sus instrucciones, contestando que no saldría ningún artículo de sus almacenes si el almirante no hacía que se abonase previamente su importe, y no mediante un acuerdo con París ni en papel moneda, sino en dinero efectivo (10).

El Arsenal de Cartagena, donde hubo que armar ocho de los navíos que España aportaba a la escuadra combinada, presentaba un estado igualmente calamitoso. Cuando en enero de 1805 Godoy le pasó al capitán general del Departamento la orden de armar y aprovisionar los navíos, este le remitió al secretario de Marina un oficio en el que le exponía las dificultades para cumplirla: «Nadie mejor que VE sabe la escasez de caudales con que se halla este Departamento; no ha podido jamás realizarse el pago corriente de las consignaciones medias, y por consecuencia, menos el de las enteras y extraordinarias, para armamentos y pagos de asignaciones. Sin que esto proceda es imposible verificar nada, quedando ilusas todas las medidas».

(10) JURIEN DE LA GRAVIÈRE, E.: *Guerres maritimes sous la République et l'Empire*, Tomo 2, París, 1879.

El recurso de personal

El personal de marinería se proveía en España mediante la Matrícula de Mar, estando regulada en la época por la Ordenanza de 1802. Se basaba en el registro obligatorio de marineros y pescadores y su división en tercios que se movilizaban por turnos y que se eximían de cualquier otro servicio a la Corona. La primera mitad del siglo XVIII no presentó problemas, pero a partir de los años 60, cuando las necesidades de la Armada aumentaron, empezó a sentirse la escasez, y para un armamento general con ocasión de un conflicto hacía falta usar toda la Matrícula. Entre 1785 y 1795 el sistema funcionó bien porque se cumplían las leyes de la Matrícula y se pagaban puntualmente los sueldos. A finales de siglo sin embargo las dificultades para conseguir gente fueron constantes y comienzan las deserciones por falta de pagas, que dejaban a las familias de los matriculados desamparadas.

Ya se mencionó anteriormente cómo en diferentes ocasiones tanto Mazarredo como Gravina habían pedido dinero a Godoy para pagar al personal. También el mayor general de la Escuadra, Escaño, se había dirigido al príncipe de la Paz en este sentido: «He prometido en nombre del Rey á los marineros que no faltarían las asignaciones que se les permite dejar á sus mujeres; pido á V. E. que se les cumpla tan sagrada obligación...» (lo que venía a decir que no se les pagaban) (11).

En 1798 se calculaban en 9.000 los desertores, lo que, sumado al déficit estructural de la Matrícula por el escaso número de gente de mar existente en España por diferentes razones, hacía que el problema fuese crónico.

La falta de marineros en la escuadra española fue un problema, resaltado incluso en el consejo previo a la salida. En marzo, Gravina informaba a Godoy de que faltaban para el completo de los doce navíos de Cádiz 3.884 individuos. La marinería se ocultaba para no servir en la escuadra, y hubo que recurrir a las levas y a los presidiarios condenados por delitos «no feos». En cualquier caso, y de acuerdo con Fernández Duro, a la marinería española en Trafalgar se le podría aplicar lo mismo que a la de San Vicente (1797), según un autor inglés (12):

«Es un hecho cierto que las tripulaciones eran de lo peor que pueda imaginarse, compuestas de soldados y de gente de leva; de modo que cada navío tenía, á lo más, de 60 á 80 marineros. ¿Hay más que decir? ¿Puede sorprender que aquellos infelices se sobrecogieran, y que al mandarles subir á la jarcia cayeran de rodillas, exclamando que preferían ser fusilados?»

(11) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, Tomo 8, Museo Naval, Madrid, 1972.

(12) JAMES, William: *The Naval History of Great Britain*, Londres, 1826.

Epílogo

Años de abandono presupuestario habían llevado a la Armada a un estado de postración que la convertía, como decía el teniente general Mazarredo a Godoy en 1796, en «sólo una sombra de fuerza, muy por debajo de la que aparenta, y que se acabaría de desaparecer a la primera campaña». Con barcos mal pertrechados y mal armados, con dotaciones formadas a toda prisa y a la fuerza entre las que era difícil encontrar auténticos marineros, era imposible que pudiese hacer frente a la primera Marina del mundo, a la que no se le regateaba el dinero.

Los marinos españoles eran todos «gentes de corazón, dispuestos a cumplir su deber, pero la resignación caracterizaba su obediencia; sabían que tenían en sus manos medios de acción insuficientes, incompletos; podría decirse de ellos que marcharon al combate con la certidumbre científica de la derrota» (13).

Muchas causas pueden explicar la derrota de la escuadra combinada en Trafalgar, pero si la Armada hubiese contado con los medios necesarios, sobre cuya falta hacía años que se venía advirtiendo, es posible que el resultado no hubiese sido el mismo que conocemos.

Desde el punto de vista de la escuadra española, podría afirmarse, parafraseando en este caso a otro famoso general de la Segunda Guerra Mundial (14), que la batalla se había librado y decidido por los logistas antes de que hubiesen comenzado los disparos.



(13) GEOFFROY DE GRANDMAISON, Charles: *L'Espagne et Napoléon, 1804-1809*, París, 1908.

(14) ROMMEL, Erwin: *The Rommel Papers*, 1953. (Editado por Liddell Hart con la colaboración de Lucie-Marie y Manfred Rommel y el general Fritz Bayerlein).

BIBLIOGRAFÍA

- BARBIER, Jacques, A. y KLEIN, Herbert S.: «Revolutionary Wars and Public Finances: The Madrid Treasury 1784-1807», *The Journal of Economic History*, Volume 41, Issue 2, junio 1981.
- CONCAS Y PALAU, Víctor: «Trafalgar y la Marina Española», *REVISTA GENERAL DE MARINA*, marzo 1907.
- DEDLIEU, Jean-Pierre: «De la merced a la deuda: la Monarquía española y el crédito en el siglo XVIII». Editores Michel Bertrand y Zacarías Moutoukias. *Cambio institucional y fiscalidad. Mundo hispánico, 1760-1850*, Colección Casa de Velázquez.
- GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio: «Algunas consideraciones estratégicas y tácticas sobre la Campaña de Trafalgar», *Journal for Maritime Research*, noviembre, 1999.
- «La Campaña de Trafalgar, 1804-1805. Corpus Documental» Ministerio de Defensa, Madrid 2004.
- KUETHE, Allan J.: «La crisis naval en tiempos de Carlos IV», *Boletín de la Real Academia Sevillana de Buenas Letras: Minervae Baeticae*, 42, 2.ª época, pp. 269-282, 2014.
- LUCAS PARRÓN, Francisco David: *La Hacienda española en la transición entre el Antiguo Régimen y el Estado Liberal*. Tesis doctoral, Universidad Carlos III, Getafe, 2017.
- MERINO NAVARRO, José P.: *La Armada Española en el siglo XVIII*, Ediciones 19, Madrid, 2019.
- PLON, Henri (ed.): *Correspondance de Napoléon I.º*. Tome X, París, 1862.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *Trafalgar y el conflicto naval anglo-español del siglo XVIII*. Editorial Actas, Madrid, 2005.
- SALAS, Francisco Javier de: *Historia de la Matrícula de Mar*, Madrid, 1870.
- SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel: «La gestión económica de la Armada Española, 1750-1820», en *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada 1750-1823*. Vol. I. Editores Juan Marchena y Justo Cuño, Editorial Doce Calles, Madrid, 2018.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael: «El Estado Fiscal-Naval de Carlos III. Los dineros de la Armada en el contexto de las finanzas de la Monarquía», en *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada 1750-1823*. Vol. I. Editores Juan Marchena y Justo Cuño, Editorial Doce Calles, Madrid, 2018.

Castillo y faro de San Sebastián en Cádiz durante el crepúsculo.
(Foto: Pablo Avanzini González-Llanos).

