

LA MANIOBRA ESTRATÉGICA COMBINADA QUE PRECEDE AL COMBATE DE TRAFALGAR

Rémi MONAQUE
Contralmirante (R) de la Marina francesa

Es para mí un gran honor y un gran placer responder a la invitación de vuestro prestigioso Instituto de Historia y Cultura Naval. Desde que asistí en el mes de noviembre de 2002 a un Coloquio que tuvo lugar en Cádiz, he tenido la inmensa suerte de trabajar con historiadores españoles quienes me han ofrecido con gran generosidad poder participar de sus conocimientos aportándome una documentación de gran valor. Quisiera aquí expresar mi gratitud al almirante José Ignacio González-Aller Hierro y al profesor Agustín Guimerá. Desgraciadamente, mi conocimiento insuficiente de la lengua española me obliga a leerles un texto previamente traducido. Ruego me excusen por ello y solicito su indulgencia por mi insegura pronunciación.

El tema «La maniobra estratégica combinada que precede al combate de Trafalgar» que me ha ofrecido desarrollar el almirante Fernando Riaño Lozano, nos sitúa en medio de una gran controversia sobre la responsabilidad de Napoleón en el drama objeto de este coloquio. Los historiadores franceses, todavía hoy día, se dividen en dos escuelas. Para unos el genio militar del Emperador se manifiesta tanto sobre la mar como sobre la tierra y el fracaso de su maniobra estratégica se explica por la impericia del almirante Villeneuve y por la insuficiencia de los medios navales de que disponían entonces Francia y España. Para otros, de los que yo formo parte, el pensamiento del Emperador en materia estratégica es muy cuestionable y sus métodos de mando son francamente reprobables. Estos dos factores, en mi opinión, han influido en gran medida en el desenlace de la campaña. Esto no debe inducirnos, quede bien entendido, a negar la responsabilidad propia de Villeneuve, ni a subestimar las múltiples debilidades de la armada combinada.

Un viejo sueño jamás realizado

Desde el desembarco logrado por Guillermo el Conquistador en 1066 y a lo largo de los innumerables conflictos que enfrentaron a Francia e Inglaterra, los planes de invasión de nuestro enemigo secular declarado se han multiplicado sin conocer nunca el inicio de su ejecución. Bajo el Antiguo Régimen, todos estos planes conllevaban una fase de consecución del dominio del canal de la Mancha seguido del transporte de la fuerza de invasión a bordo de la flota mercante. Con las guerras de la Revolución aparece un nuevo modo de acción, cuyo propagandista más celoso fue el ingeniero Forfait que sería escogido por Bonaparte para ser el primer ministro de Marina del Consulado. Este espíritu brillante pero falso, que confirma los graves contratiempos que nos había originado desde 1793, la guerra de escuadras, había pensado en hacer atravesar el ejército de invasión a bordo de un gran convoy de buques ligeros de poco fondo inspirados en las unidades utilizadas en el Báltico por los marinos suecos y rusos. Estos pequeños barcos, armados a proa y popa con sendas piezas de gran calibre, serían capaces, pensaba Forfait, no solamente de asegurar el transporte de las tropas sino también de rechazar con su fuego a toda fuerza que tratara de interceptarlos. Eso suponía olvidar que las aguas del paso de Calais no tenían nada que ver con las del Báltico. En un teatro de operaciones sometido a vientos y corrientes intensos, las pequeñas unidades pierden rápidamente todo su valor militar. En 1801, después de la firma de la paz de Lunéville, sólo quedaba Gran Bretaña en guerra contra Francia. Bonaparte decidió utilizar una flotilla de buques ligeros –de los cuales algunos cientos de ellos habían sido construidos bajo su Directorio– para hacer creer a la opinión pública inglesa cansada de la guerra en la amenaza de una invasión inminente. Esta maniobra psicológica le salió bien de pleno. Confiada al almirante Latouche-Tréville y concentrada delante de Boulogne, una flotilla de algunas decenas de buques consiguió en sus dos asaltos, en de agosto de 1801, mantener a raya al gran Nelson. Estos dos combates hicieron creer en aquel momento, que la amenaza de invasión era real y contribuyeron a facilitar la firma de la paz de Amiens. Los pequeños navíos franceses que habían combatido en el fondeadero, no habían probado, por tanto, de ninguna manera su eficacia en alta mar. Latouche-Tréville había, por otra parte, informado de sus debilidades y

Napoleón aceptó la lección de que no eran útiles para conseguir el dominio del canal de La Mancha.

Una firme voluntad de invadir Inglaterra

Con la ruptura de la paz de Amiens en el mes de mayo de 1803 se abre, en la vida de Napoleón, un período de intenso interés por la estrategia marítima. El primer cónsul está dispuesto a terminar con el adversario más tenaz de Francia. Está decidido a cortar la cabeza del pulpo británico mediante un desembarco sobre suelo inglés. Muchos historiadores, sin embargo, han sostenido que la maniobra que debía conducir a Trafalgar era un nuevo farol destinado esta vez a adormecer la vigilancia de los enemigos continentales de Francia. La concentración y el adiestramiento en el campo de Boulogne de las fuerzas terrestres que iban pronto a destacarse bajo el nombre de «Grande Armée» (Gran Ejército) no podía hacerse sin alarmar a los austríacos y a los rusos, más que bajo la condición de ser dirigidos ostensiblemente contra Gran Bretaña. Yo considero esta tesis difícil de defender y le opongo dos grandes argumentos. El primero es de orden financiero. Aunque en 1801 los gastos destinados a la flotilla habían quedado insuficientes, el presupuesto concedido para la Marina, que era de 143 millones, se elevó a 214 millones en 1804. En el curso de los tres años que siguen a la reanudación de la guerra, serán gastados 58 millones de francos sólo en la flotilla de Boulogne. Este esfuerzo financiero, considerable, expresa la evidencia de un compromiso político fuerte. El segundo argumento, también convincente, es de orden psicológico. En el transcurso de los dos años que preceden a Trafalgar, Napoleón se apasiona por las operaciones navales que rápidamente ocupan precipitadamente un lugar importante en su inmensa correspondencia. El Emperador acosa a su ministro de Marina para conocer el estado de los navíos y sus tripulaciones y se hace informar regularmente sobre el avance de los trabajos en los arsenales. Interviniendo constantemente en el desarrollo de las operaciones, deja fluir su cólera cuando no progresan según sus deseos. Colma a sus almirantes de injurias. ¿Puede uno imaginarse que Napoleón haya podido fingir tal pasión durante largos meses y que todos sus accesos de cólera hayan sido pura comedia?

La casi total certeza de que existía, por parte de Napoleón, una voluntad real de invadir Inglaterra no excluye la pertinencia de algunos argumentos avanzados por los partidarios de la tesis opuesta. Napoleón tenía siempre dispuestos varios planes alternativos y poseía una capacidad de improvisación fuera de serie. Es, pues, un hecho absolutamente verosímil el que durante toda la campaña hubiera meditado sobre las diferentes posibilidades que le ofrecía la concentración de la «Gran Armée» en Boulogne.

Las bases estratégicas para una gran invasión

En sus reflexiones del verano de 1803, Napoleón adopta un concepto general de la operación al que nunca renunciaría. El ejército de invasión sería transportado por una flotilla de buques especialmente concebidos a tal efecto. La ruta de la flota de transporte será protegida por una flota de guerra capaz de asegurar el dominio del canal de La Mancha durante la duración de tránsito. Sobre estas bases, los planes del emperador van a variar constantemente pues su imaginación es fértil y su impaciencia creciente. La entrada de España en la guerra al lado de Francia va a provocar nuevas modificaciones y nuevos desarrollos. Es conveniente quedarse con la idea ya que todos los planes pueden ser modificados en función de la evolución de la situación internacional. En el momento en que una amenaza se haga presente en la Europa continental, se abandonará el desembarco de Inglaterra y se ordenará a la Marina francesa dirigir sus operaciones contra el comercio y las colonias británicas.

A comienzos del año 1804 ¿cuáles son las fuerzas navales de las que disponen los protagonistas y cual es su distribución en el teatro de operaciones que nos interesa?

En abril de 1804, la Marina francesa cuenta (1) con 5 navíos de 118 cañones, 6 de 80, 36 de 74 y 29 fragatas. Están en construcción: 14 navíos de 74 y 16 fragatas.

La distribución de estas unidades en los diferentes puertos es la siguiente:

(1) Subrayado por Villeneuve en el texto original.

Puertos	Naves disponibles			Naves en construcción
	118 c.	80 c.	74 c.	
Brest	4	3	17	74 c.
Lorient			1	
Rochefort	1		4	
El Ferrol			5	
Cádiz			1	
Tolón	3	8		
Total	5	6	36	

La distribución de las fuerzas francesas al inicio del conflicto precisa de algunos comentarios. La enorme dispersión de las unidades salta a los ojos. Es un primer factor de debilidad, pues la concentración, indispensable para actuar frente a una Marina mucho más numerosa, será complicada. Un segundo elemento pesará mucho sobre la suerte de la campaña: la más fuerte de las escuadras francesas, la más numerosa, también la que cuenta con más navíos tres puentes está basada en Brest, puerto donde el bloqueo británico se ejerce con mayor eficacia y rigor. Seis navíos están refugiados en puertos españoles, lejos de los recursos nacionales de hombres, materiales y víveres.

En el momento de la reanudación del conflicto con Inglaterra, en enero de 1805, las tres grandes bases navales españolas disponían de las siguientes unidades (2):

(2) CASTEX, Raoul: *Teorías estratégicas*, tomo 4. París, 1929-1935.

Puertos	Buques en proceso de armamento	Buques desarmados
Ferrol	7	8
Cádiz	6	16
Cartagena	2	9
Total	15	33*
Total general		48

* De estos 33 buques, solamente 19 estaban en disposición de rearmarse en un período de algunos meses.

Está claro entonces que las intenciones del Emperador solamente se podrán apoyar sobre un contingente teórico máximo de 34 buques. Pero habida cuenta de las terribles dificultades encontradas para procurar sus tripulaciones, será más prudente contar solamente con unas 25 unidades.

Del lado británico, el examen del orden de batalla de su Marina a comienzos de 1805 nos lleva a hacer varias observaciones. Sobre los 105 buques de línea «en comisión», sólo 88 están verdaderamente operativos, pues es necesario excluir los navíos de vigilancia así como los buques hospitales y naves prisión. De los 88 buques restantes, 8 estaban desplegados en Extremo Oriente y no serán empleados en la campaña de Trafalgar. Quedan entonces 80 navíos para oponerse a la amenaza representada por la Marina francesa con 45 buques apoyada por sus aliados españoles con otros 25. En el plano cuantitativo los historiadores británicos no dejan de hacer notar que la balanza de fuerzas está perfectamente equilibrada. En el plano cualitativo la cosa es distinta. Uno no podría comparar uno por uno los navíos británicos, la mayoría en operaciones durante muchos meses, con los buques aliados, encerrados en sus puertos y cuyas tripulaciones han sido improvisadas en su mayoría. Sin embargo Napoleón cometerá este error. Como militar de tierra, cree en los grandes batallones. Presiona a su ministro y a sus almirantes para que sean armados el mayor número de navíos posible. No quiere admitir que, la adición de navíos en mal estado, de mal andar o dotados de tripulaciones insuficientes, lejos de reforzar

una escuadra disminuye su valor operativo. Además, los ingleses disponían de una potente reserva consistente en 40 navíos desarmados. Si ellos no habían armado más, era, sin duda, debido a razones financieras, pero más todavía por la falta de los recursos humanos necesarios. Sea como sea, la Marina británica era capaz de soportar pérdidas materiales importantes sin que éstas le afectaran debido a la superioridad numérica de su flota. El esfuerzo que ella dedicaba a sus nuevas construcciones era, por otra parte, muy calculado, apenas superior al de su rival francesa.

Los primeros planes de Napoleón

Napoleón tiene una responsabilidad plena y completa en la elaboración de los planes estratégicos que van a ser puestos en práctica. No parece consciente de su ignorancia en las cosas de la mar. Al igual que en las operaciones terrestres quiere concebir y dirigir todo por sí mismo. Debía de haber dispuesto de un pequeño grupo escogido de profesionales de la Marina capaces de comprender sus intenciones estratégicas y traducirlas en directivas *realistas*. Se contenta con recoger, de manera esporádica, la opinión de algunos almirantes, como, Bruix, Ganteaume y Latouche-Tréville, a los que considera capacitados para aportarle consejo. Las opiniones que el recogía de esta manera no siempre estaban fundadas en un buen conocimiento de la situación y podían estar influenciadas por consideraciones aduladoras.

Hay un factor de la estrategia naval que el emperador no había apreciado en toda su importancia: el tiempo que rige las operaciones navales es mucho más dilatado que en las operaciones terrestres. La construcción de los buques necesita de largos meses. La formación y el adiestramiento de las tripulaciones no se improvisan. No se transforman en puerto y en pocas semanas soldados de infantería en marinos eficaces como él parece creer. Los retrasos en la transmisión de las órdenes en los grandes teatros oceánicos se vuelven desmesurados y peor todavía, imprevisibles, habida cuenta de los avatares que pueden encontrar sus portadores tanto por parte de los enemigos como de las condiciones meteorológicas. En tales condiciones, sería necesario evitar dar órdenes demasiado precisas, y contentarse con indicar los objetivos a alcanzar, depositando una gran confianza en sus iniciativas. Pero Napoleón, por

temperamento, tiene tendencia a hacer lo contrario: él no sabe delegar y su pasión por el secretismo le lleva a revelar sus intenciones lo más tarde posible. Su ideal sería poder mover sus escuadras como los peones sobre un tablero de ajedrez, para hacerlas ejecutar sus geniales combinaciones elaboradas en el secreto de sus aposentos. Poco a poco él va a comprender los inconvenientes de este método y, al final de la campaña, va a dejar mucha más libertad de acción a Villeneuve. Pero entonces será demasiado tarde.

Napoleón espera llevar a cabo su desembarco en Inglaterra a partir de 1804. Ha subestimado por completo el tiempo necesario para la construcción y concentración de la flotilla de Boulogne, lo que no le impide elaborar sus planes de campaña a lo largo de todo este año. Las primeras versiones del plan, del cual sería farragoso e inútil recordar todas sus variantes, conceden el papel principal a la escuadra de Tolón, que, menos vigilada que las de Brest y Rochefort, puede hacerse a la mar con mayor facilidad. Esta fuerza compuesta por una docena de navíos franqueará el estrecho de Gibraltar y se reforzará en el Atlántico bien sea con la escuadra francesa refugiada en Ferrol o con la de Rocherfort antes de emprender una incursión que debiera conducirla sin combatir hasta el paso de Calais. Para burlar la vigilancia de los británicos, el Emperador proyecta hacerla pasar muy lejos de Ouessant y después hacerla penetrar discretamente en el canal de La Mancha o mejor hacerla rodear las islas Británicas por el oeste y el norte. Desde esta óptica la rapidez de ejecución y la sorpresa son fundamentales. Debe evitarse todo encuentro con las fuerzas enemigas. La principal escuadra francesa, la de Brest, no intervendrá. Su papel se limitará a fijar importantes fuerzas enemigas en las proximidades del gran puerto bretón. Las posibilidades de éxito que tenía tal plan parecen escasas, aunque la maniobra fuese entonces confiada a un jefe optimista y entusiasta como lo era Latouche-Tréville. El desbloqueo de una de las escuadras de Ferrol o de Rocherfort habría alertado a los británicos y conducido al refuerzo de la vigilancia en aguas de Ouessant, siendo extremadamente difícil el paso discreto de una escuadra de quince buques. Aún más, a pesar de la opinión de sus almirantes, que deseaban no utilizar para la misión más que a navíos muy veloces y correctamente dotados de personal, el Emperador había exigido que se incorporasen buques mediocres con dotaciones improvisadas.

En septiembre de 1804, preocupado por las maniobras de Inglaterra que

intenta organizar una tercera coalición contra Francia, Napoleón ordena a Decrès, su ministro de Marina, suspender la ejecución de los planes de invasión. La muerte de Latouche-Tréville, sobrevenida el 19 de agosto de 1804, constituye, por otra parte, un acontecimiento que traería como resultado duras consecuencias. El Emperador designó para remplazarle al almirante Villeneuve. Decrès le va a sugerir esta elección que va a manifestarse calamitosa. Ciertamente es que Villeneuve es hombre inteligente y buen profesional, pero algunos rasgos de su carácter: un pesimismo innato y, especialmente, una gran pasividad habría sido suficiente para descartarle de semejante mando. Había sido superviviente de Aboukir y alimentó respecto a Nelson un complejo de inferioridad muy alejado del estado de espíritu de Latouche, nacido de su ventaja en tres confrontaciones con el almirante británico. Una amistad sincera y, un sentimiento menos noble, la certeza de que su camarada no acariciaba ninguna ambición (3), parecen haber empujado al ministro de Marina a proponer a Villeneuve para un puesto que él no había solicitado y que iba pronto a revelarse muy por encima de sus posibilidades.

Las expediciones coloniales a comienzos de 1805

Napoleón no queriendo dejar inactivas las escuadras de Tolón y Rochefort, ordena en diciembre de 1804 que se lleven a cabo expediciones a las Antillas con los objetivos de reforzar las colonias francesas y atacar las del enemigo. Aunque estas misiones se salen del objeto estricto de esta exposición, es necesario evocarlas aquí brevemente ya que van a tener consecuencias importantes sobre la campaña que precede a Trafalgar. En el espíritu del Emperador y de su ministro, se trataba de obtener, además de las ventajas locales perseguidas, el adiestramiento de las escuadras francesas recluidas en las radas desde hacía demasiado tiempo. No serían condenables tales preocupaciones aunque había tomado el riesgo de aventurar las fuerzas francesas, ya de por sí insuficientes, en empresas secundarias en detrimento de un gran proyecto. Por otra parte, el regreso conjunto de las dos escuadras

(3) Carta de 13 de abril de 1805 del embajador de Francia en Madrid a Decrès (SHM. BB⁴ 234).

a Europa, debía suponer un beneficio al venir a desbloquear los cinco navíos franceses de El Ferrol antes de entrar en Rochefort todas las fuerzas reagrupadas. El éxito de este plan habría permitido la concentración en la rada de la isla de Aix de alrededor de 22 naves. Tal reunión habría mejorado sensiblemente la posición de las fuerzas francesas con vistas a la realización del plan de invasión.

El almirante Missiessy que mandaba la escuadra de Rochefort zarpa el 11 de enero, burla la vigilancia inglesa, sufre sin daños una violenta tempestad en el golfo de Gascuña y cumple muy honrosamente la misión que le había sido encomendada. No habiendo encontrado en las Antillas la escuadra de Tolón, sigue las instrucciones al pie de la letra y, después de haber infligido pérdidas sensibles a los intereses británicos, reemprende el camino hacia Europa al término del tiempo que le había sido fijado.

Villeneuve, por su parte, aprovechó un temporal del noroeste para salir de Tolón el 18 de enero. Tres días más tarde estaba de vuelta al puerto con una escuadra mermada en un navío y dos fragatas. El mal tiempo había causado tal desorden y provocado tales averías en los barcos sobrecargados de tropas que el almirante había juzgado imposible cumplir su misión sin recurrir al arsenal de Tolón para hacer las reparaciones indispensables. El almirante, profundamente desmoralizado por este primer fracaso, escribió a su ministro una carta terriblemente pesimista, declarando particularmente: «Hago votos muy fervientes para que el Emperador no someta a ninguna de sus escuadras al azar de los acontecimientos, el pabellón quedaría gravemente comprometido, es imposible un éxito con fuerzas similares, *el enemigo nos batirá con fuerzas incluso inferiores en un tercio*» (4). En conclusión, pedía con mucha lógica a Decrès que lo descargase de una tarea para la que se sentía incapaz. El ministro, deseoso, sin duda, de no tener un cambio de opinión demasiado rápido y de proteger la carrera de su amigo, no presentó este texto, horriblemente derrotista, ante los ojos del Emperador. Se queda confundido ante semejante falta de mando. Villeneuve, pasivo y resignado fue mantenido en su puesto.

(4) Subrayado por nuestra conveniencia.

El grandioso plan del 2 de marzo de 1805

Al comienzo del año 1805, la situación internacional se había modificado profundamente. La amenaza de una tercera coalición contra Francia se había alejado y la entrada en la guerra de España modifica en su beneficio la composición de la fuerza. Los acuerdos negociados con el almirante Gravina, entonces embajador de España en París, permiten esperar el concurso de una treintena de navíos de línea repartidos entre Ferrol, Cádiz y Cartagena. Entonces se posibilitan nuevas combinaciones y Napoleón no va a tardar en explorarlas. Por primera vez contempla movilizar todas las fuerzas oceánicas disponibles y así dar un papel activo a la escuadra de Brest. Por primera vez, igualmente, percibe que va a manejar bien la concentración de sus fuerzas navales lejos del teatro europeo y de los ojos del enemigo. Esta idea, a menudo calificada de genial, y que da fuerza y originalidad al nuevo plan, parece haber germinado en el espíritu del Emperador una vez lograda la salida de la escuadra de Rocherfort. Se trataría entonces como dice el escritor Desbrière, «de un expediente genial» que ilustra la facultad de Napoleón de percibir cuándo se presenta una ocasión favorable y, de imaginar también, una nueva línea de acción para sacar provecho.

¿Cuáles son las líneas maestras de la maniobra proyectada? Missiessy mediante una carta fechada el 27 de febrero y expedida por tres vías diferentes, recibe la orden de prolongar su misión en las Antillas. Se ordena a la escuadra de Brest y Tolón por instrucciones de 2 de marzo, a zarpar lo más rápidamente posible. Se dirigirán a las Antillas, la primera después de haber desbloqueado las fuerzas franco-españolas de Ferrol, la segunda después de haber sido reforzada en Cádiz con un navío francés que se encontraba allí y con los barcos españoles disponibles. A partir de la concentración efectuada en aguas de Martinica, la enorme armada así constituida, puesta bajo las órdenes del almirante Ganteaume, deberá sin perder un solo instante, dirigirse hacia la entrada del canal de La Mancha, y forzar el paso hasta Boulogne contra las fuerzas inglesas forzosamente inferiores. Los británicos, en efecto, sorprendidos por los movimientos aliados, no dejarán de dispersarse en todas direcciones para retomar el contacto con sus adversarios.

El plan así definido presenta aspectos sobresalientes. Prevé la concentración de todas las fuerzas oceánicas disponibles en Francia y en

España. Debe desarrollarse sobre un teatro inmenso que comprende el Mediterráneo, el Atlántico Norte y el canal de La Mancha. Constituye un ejemplo particularmente interesante de estrategia naval pues, como señala el almirante Castex (5) «una idea verdaderamente maniobrera constituye la base y la rueda motriz». Con este plan los aliados toman la iniciativa en la mar, y durante algún tiempo, van a sembrar la confusión en el mando británico. Por primera vez Napoleón admite que sus escuadras habrán de combatir antes de presentarse delante de Boulogne aunque no dice nada acerca de las condiciones en las que Ganteaume deberá zarpar de Brest. Nosotros veremos pronto como, en su mente, se trata siempre de una salida sin combate. Esta obligación, no expresada todavía, constituye una seria hipoteca para el éxito de la operación. Salir de la rada de Brest sin combatir supone, en efecto, que confluyan dos condiciones: una relajación momentánea de la presión del bloqueo y la existencia de un viento favorable que permita la salida de los buques. En el curso de la estación mala, la conjunción de las dos circunstancias se presenta a veces. Un temporal de suroeste dispersa la flota inglesa y la obliga a resguardarse en los puertos de La Mancha, después, los vientos cambian y terminan por rolar al nordeste. Se abre entonces una ventana que es preciso utilizar sin tardanza. Ganteaume, a comienzos de marzo de 1805, dispone de pocas oportunidades para beneficiarse de tal ocasión antes de que llegue el buen tiempo. También aparecen otros puntos débiles en las disposiciones retenidas por el Emperador. Para remediar la incertidumbre sobre las fechas de salida de las diferentes fuerzas y la duración de su tránsito, el plan prevé largas esperas en los puntos de reunión, disposiciones muy contrarias al principio de actividad deseado por Napoleón. En fin el Emperador comete el grave error de hacer hipótesis sobre el enemigo, asigna incluso a las escuadras británicas un comportamiento favorable a sus esperas, sin tener en cuenta las reacciones que podrían ser desfavorables a su proyecto. En resumen, el plan de 2 de marzo de 1805, tal vez no era tan genial como le parecía.

(5) Los 15 buques de Cornwallis a los cuales se unieron los 11 de Nelson, los 9 de Calder y los 4 de Stirling (DESURIÈRE, proyectos y tentativas de desembarco en las islas británicas, op.cit, tomo 4.

La ejecución del plan y sus avatares

Los primeros desengaños

Una primera contrariedad, cargada de consecuencias, fue la imposibilidad de localizar a tiempo la escuadra de Missiessy para ordenarle prolongar su campaña en las Antillas. El almirante que había completado su misión con gran eficacia y mucho celo fue, a su vuelta a Rochefort, recibido más que fríamente pues su exactitud exagerada y su celeridad habían contrariado los planes del Emperador. Harto de tanta ingratitud, Missiessy, pretextando un estado de salud precario, pidió ser relevado del mando. Su escuadra, la mejor armada y la mejor adiestrada de la Marina francesa no llegará jamás, como vamos a ver, a reunirse con la armada combinada.

Peor todavía, la escuadra de Brest, la más poderosa de las fuerzas francesas destinadas a la operación, no conseguirá jamás salir sin combatir. Ganteaume, su almirante, sin embargo no carecía ni de lucidez ni de energía. Poseía una buena experiencia en la salida de la rada en períodos de bloqueo por haber escapado con siete navíos en enero de 1801 delante de las narices de los ingleses. Multiplica en vano, las idas y venidas entre la rada interior y el fondeadero de Bertheaume situado en el exterior de la bocana desde donde la salida a mar era más fácil. El 24 de marzo cree que ha llegado el momento de intentar la salida. Las condiciones de viento son favorables y la fuerza de bloqueo parece menos numerosa que de ordinario. Por despacho telegráfico indica que la armada naval está dispuesta para partir pero que no puede hacerlo sin librar combate con quince navíos ingleses presentes en Iriose. Él añade que el éxito está asegurado y pide autorización al Emperador. La respuesta dictada por Napoleón le llega el mismo día: «Una victoria naval en estas circunstancias no me conduce a nada. No tengáis más que un solo objetivo, el de cumplir vuestra misión. Salid sin combate. La fuerza con la que debe Vd. reunirse ha partido». Se queda confundido ante la opinión expresada por el Emperador que parece despreciar una victoria naval. El culto a la misión, tan profundamente arraigado en la cultura marítima francesa, ha primado siempre sobre la destrucción de la fuerza organizada enemiga que, sin embargo, resolvería muchos problemas. Napoleón que ha revolucionado todas las leyes del combate terrestre se muestra sorprendentemente

conservador en materia de estrategia naval. Se puede señalar, por otra parte, que el telégrafo óptico, instalado desde 1800 entre París y Brest curiosamente juega un papel de freno en este asunto. Si no se hubiera dispuesto de este medio de transmisión ultra moderno, Ganteaume seguramente habría tomado la responsabilidad de salir en fuerza de Brest.

Los felices comienzos de una campaña desastrosa

El 30 de marzo, Villeneuve sale de Tolón por segunda vez. Va al mando de una fuerza compuesta por once navíos (cuatro de 80 cañones y siete de 74), seis fragatas y dos avisos. La suerte parece sonreírle. Las dos fragatas de vigilancia inglesas que habían observado la salida se quedan en Cerdeña para informar a Nelson. El almirante británico, siempre obnubilado por el riesgo de un nuevo desembarco en Egipto, se precipita en el Mediterráneo central donde va a perder un tiempo precioso. Así pues, con toda impunidad Villeneuve desciende a lo largo de las costas españolas. El 7 de abril se encuentra encalmado en Cartagena y aprovecha allí para obtener noticias de tierra y para proponer a los navíos españoles, cuyas arboladuras había divisado, que se unieran a su escuadra. Él no había recibido ninguna instrucción al respecto, pero en estas circunstancias da prueba de una loable iniciativa. En Cartagena se encuentra en período de armamento una escuadra española compuesta por seis buques bajo el mando el brigadier Salcedo. Dicha escuadra no tenía sus dotaciones al completo ni había embarcado todavía su pólvora (6). Además, Salcedo, no había recibido órdenes del gobierno español para sumarse a la escuadra francesa. Villeneuve, ante las peticiones de demora presentadas por las autoridades locales, decide prudentemente proseguir su ruta. En la mañana del 9 de abril, se presenta en el estrecho de Gibraltar. En la tarde del mismo día, está delante de Cádiz y recibe el refuerzo del navío francés *l'Áigle* y del *Argonauta*, que arbola la insignia del almirante Gravina. Emprende entonces la travesía del Atlántico sin esperar el nuevo día ni la incorporación de los cinco navíos españoles restantes. Estos navíos le alcanzarán, uno de ellos dos días más tarde y los cuatro restantes se le unirán

(6) Carta de 29 de agosto de 1805 a Decres (Correspondencia de Napoleón, carta n.º 9.160)

en Martinica el día 14 de mayo. Esta prisa parece hoy día un tanto innecesaria ya que Nelson va a tardar cerca de un mes antes de franquear, a su vuelta, el estrecho de Gibraltar. Esta urgencia, asimismo, testimonia demasiado elocuentemente el temor casi enfermizo que sufría Villeneuve ante la idea de una confrontación con el vencedor de Aboukir. La salida nocturna y precipitada de la escuadra aliada había tenido, sin embargo, una feliz consecuencia; los navíos británicos que habían quedado en las proximidades de Cádiz para asegurar su vigilancia perdieron su rastro.

En efecto, el almirante Orde, que mandaba las fuerzas encargadas de la vigilancia de Gibraltar y del bloqueo de Cádiz, se había retirado ante Villeneuve y se había dirigido hacia la entrada del canal de la Mancha. Este comportamiento completamente contrario a lo que esperaba Napoleón, respondía a una consigna no escrita pero conocida por todos los almirantes británicos: en caso de pérdida de contacto con la fuerza enemiga y, ante el desconocimiento de su destino, concentrarse en la entrada del canal de La Mancha. Nelson por su parte, se había mostrado mucho más respetuoso hacia las expectativas del Emperador. Llegado a Gibraltar el 7 de mayo el almirante inglés se aprovisiona y se va a la búsqueda de información. Varios indicios permiten pensar que la flota franco-española, que no había sido avistada en ninguna parte de Europa, se había dirigido hacia las Antillas. Nelson no dispone más que de diez navíos, pues ha decidido desprenderse del *Royal Sovereign* de 100 cañones en demasiado mal estado para seguirle. ¿Son suficientes para enfrentarse a los 18 buques de que dispone Villeneuve? Por otro lado, este último posee ahora un mes de ventaja lo que le permite asolar las Antillas inglesas y tomar el camino hacia Europa antes de que la escuadra inglesa le intercepte. En estas condiciones ¿no es más sabio concentrarse en la entrada del canal de La Mancha como había hecho Orde un mes antes? Una vez más el instinto de cazador es el más fuerte. Nelson decide dirigirse hacia Barbados y leva el 11 de mayo a las 7 de la tarde.

Pensándolo bien, Villeneuve ha salido muy bien parado de la primera parte de su misión. Se ha concentrado sin tropiezos en Fort de France después de ser reforzado en Cádiz con siete buques. Después de haberse distanciado de la escuadra de Nelson en el Mediterráneo, la arrastra hacia las Antillas tal como esperaba Napoleón. Las relaciones establecidas con Gravina son excelentes. El almirante español muestra una cortesía y una amistad ejemplares. Quedará hasta el final como un aliado leal y un apoyo sin fallos.

Sin embargo en el tablero han aparecido dos sombras. La lentitud inquietante de la escuadra aliada debida a la mala marcha de varios navíos, tanto franceses como españoles, hipoteca seriamente la vuelta rápida hacia Europa prevista en el plan. El estado de salud de las dotaciones, preocupante en varias unidades francesas, es ya desastroso en la mayor parte de los navíos españoles.

Una espera casi estéril en Fort-de-France

Villeneuve no encuentra evidentemente a nadie en su punto de reunión de Fort-de-France ya que Missiessy, en el camino de vuelta, se dispone a regresar a Rochefort y Ganteaume no ha podido salir de Brest. Sigue entonces sus instrucciones que le ordenan esperar durante cuarenta días la llegada de las otras escuadras manteniéndose, sin embargo, dispuesto a salir sin demora. Pese a estas directivas paralizantes, el almirante, menos pasivo que de ordinario, considera una acción contra Dominica, muy próxima y consigue volver a tomar a los ingleses el peñasco del Diamante en la costa sur de la Martinica. Esta posición enemiga representaba una dolorosa espina para la colonia. Con la más perfecta mala fe, Napoleón reprochará más tarde a Villeneuve no haber aprovechado su estancia en las Antillas más que para atacar, tomar y extorsionar los establecimientos británicos.

Reforzado el 30 de mayo por una fragata y el 4 de junio por dos navíos de Rochefort mandados por el almirante Magon, Villeneuve recibe nuevas instrucciones que le ordenan ahora dirigir las incursiones contra las Antillas inglesas antes de reemprender la vuelta a Europa para allí desbloquear las escuadras de Ferrol y de Brest. Sin perder un instante el almirante francés zarpa de Fort-de-France, a partir del 5 de junio, con la intención de atacar Antigua, Montserrat y después Barbados. Pero teniendo conocimiento de que Nelson ha llegado a las Antillas, decide precipitar su vuelta a Europa sin esperar al 9 de julio, fecha que las nuevas instrucciones fijaban como término de su estancia en las Antillas. Esta decisión que podría parecer una nueva huida ante Nelson, está perfectamente justificada. Aunque la salida de la escuadra de Brest se vuelve cada vez más improbable, es momento de presentarse ante Ferrol para después seguir ruta hacia la entrada en el canal

de La Mancha. Además el estado de salud de las dotaciones y la escasez de víveres demandan no prolongar su estancia en las Antillas.

La lenta vuelta hacia Europa y el combate de cabo Finisterre (Quince-Veinte)

La escuadra combinada deja las Antillas el 9 de junio y empieza un lento retorno hacia Europa. Esta gran escuadra compuesta por veinte buques se ve ralentizada por los barcos más lentos tanto franceses como españoles. El 22 de julio Villeneuve tropieza a la altura del cabo de Finisterre con la escuadra de 15 navíos de Calder llegados para cortarles el paso. El combate, indeciso, librado en gran parte bajo una persistente niebla, ocasiona la pérdida de dos navíos españoles, sotaventeados hacia la línea enemiga. El almirante francés, bien respaldado por Gravina, ha reaccionado como un buen profesional ante el ataque británico. La maniobra clásica de virar por contramarcha le ha permitido evitar la aniquilación de su retaguardia. Se le puede reprochar, en cambio, una persecución demasiado blanda del adversario al día siguiente de la batalla cuando los aliados dispusieron siempre de la ventaja del viento. Se perdió mucho tiempo en volver a poner orden en la línea de batalla. Una caza vigorosa emprendida sin dilación, habría permitido sin duda recuperar los dos navíos apresados por los ingleses y haber hecho algunas presas entre sus unidades más maltrechas. La moral de la flota habría sido elevada y la cohesión de los aliados reforzada.

Después de esta ocasión perdida, Villeneuve muestra todos los signos de la angustia. Sus cartas dirigidas al ministro no son, según su propia expresión, más que extensas lamentaciones. Sacudido por vientos y corrientes, el almirante vacila entre varios destinos para decidirse por hacer una corta escala en Vigo para desembarcar allí a los enfermos y heridos. Toma en esta ocasión la decisión sabia aunque demasiado tardía de desprenderse de los tres navíos, dos españoles y un francés, más lentos que retrasarían la marcha de la armada combinada. Vuelve en seguida a Ferrol y consigue desbloquear allí cinco barcos franceses y nueve españoles con lo que se eleva a 29 el número de navíos de línea de que dispone la fuerza. Villeneuve podría alegrarse de este éxito, pero su apreciación de la situación es tan pesimista como siempre. Los ingleses ahora perfectamente al corriente de sus

movimientos, tienen todo el tiempo para concentrar a la entrada del canal de La Mancha fuerzas muy superiores a las aliadas. El estado sanitario continua siendo muy preocupante y los recursos del Ferrol no han permitido más que un aprovisionamiento muy limitado. El problema de los víveres sigue siendo crucial. Cuando el 10 de agosto reemprende su remontada hacia el norte, el almirante parece ya haber tomado la decisión de replegarse a Cádiz a la primera contrariedad. Sus instrucciones, por otra parte, consideran esta posibilidad. A partir del 15 de agosto, después de haberse frustrado –parece un poco fuerte–, su unión con la escuadra de Rocherfort que había salido a su encuentro, Villeneuve renuncia definitivamente a ir a las proximidades de Boulogne y pone rumbo a Cádiz. Los vientos obstinadamente contrarios y algunas averías han sido el motivo de su voluntad vacilante. Ironías del destino, en ese mismo momento, como pronto veremos, se abría un hueco favorable donde la presencia británica en aguas de Ouessant iba a quedar reducida a 17 navíos. Un jefe más audaz y más optimista que Villeneuve habría podido sacar provecho de esta situación. No habría sido necesario llevar al combate, luchando contra vientos adversos, a una flota falta de víveres, debilitada por las enfermedades, desprovista de toda coherencia y a la que le faltaba una buena parte del adiestramiento más elemental.

La armada combinada se presenta de día y agrupada el 19 de agosto ante Cádiz. Villeneuve no intenta tomar las cuatro unidades británicas, tres navíos y una fragata que aseguraban la vigilancia de la base naval y de las que conocía su presencia. Sin embargo, habría podido organizar una llegada nocturna y atrapar a la fuerza enemiga desplegando allí su escuadra. Toda competencia parecía disminuida en él. En las últimas semanas de la campaña, el almirante Gravina había continuado mostrándose amistoso y fiel. Él por lo menos no había contribuido a intensificar los temores del jefe de la armada combinada y a alentarle en su decisión de llegar a Cádiz. Adoptando esta actitud el almirante español no hacía más que cumplir con su deber. España aliada por obligación con el Emperador no tenía nada que ganar en la aventura del gran proyecto y no podía pensar más que en preservar, en la medida de lo posible, sus hombres y sus buques.

La acción del Emperador durante la campaña

Después de este rápido resumen de las operaciones, vamos a examinar cómo el emperador fue informado de las peripecias de la campaña y cuáles fueron sus reacciones en los acontecimientos que cuestionaron el cumplimiento del plan inicial. Se impone un primer comentario; Napoleón no está siempre, ni mucho menos, en las mejores condiciones para tomar decisiones relativas a las operaciones navales. Vamos a juzgar, mirando el calendario, sus desplazamientos en el periodo que nos interesa. El Emperador deja la región de París el 2 de abril de 1805, se establece en Lyon del 10 al 16 de abril, después realiza del 20 de abril al 9 de julio un largo viaje a Italia que lo conduce particularmente a Turín, Milán y a Génova. De vuelta a París el 18 de julio, permanece allí hasta el 2 de agosto antes de instalarse en el campamento de Boulogne hasta el 2 de septiembre. Lejos de París y del Ministerio de Marina, privado de la información y documentación relativa a la situación que le sería necesaria, Napoleón no renuncia, sin embargo, a influir sobre el curso de las cosas y, a tiempo o a destiempo, multiplica las órdenes y las instrucciones. Parece por momentos perder la consciencia de los retrasos de transmisión y no puede mantener en su memoria las disposiciones que ha tomado con anterioridad. He aquí algunos ejemplos de estas disfunciones.

El 14 de abril el Emperador se encuentra en Lyon. Todavía no ha recibido ninguna noticia de Villeneuve. De repente parece descubrir que Ganteaume tiene pocas oportunidades de salir de Brest sin combatir y decide modificar el plan del 2 de marzo. Expide entonces instrucciones para que Villeneuve vaya a desbloquear el Ferrol y después Brest, antes de presentarse en el canal de La Mancha pero precisa que la escuadra combinada deberá, después de haber recibido estas nuevas órdenes, esperar todavía 35 días para la hipotética incorporación de la escuadra de Brest. Este nuevo retraso impuesto a la escuadra combinada parece particularmente perjudicial. Hagamos las cuentas suponiendo que las nuevas instrucciones se transmiten en las mejores condiciones. El correo partiendo de Lyon el 15 de abril tardará dos días en llegar a París, otros dos para alcanzar Rochefort, después, como mínimo, una jornada de tránsito y puesta a punto en la capital, o sea, cinco días en total para alcanzar su puerto de embarque. Si por milagro, la división de Magon está lista para zarpar y se encuentra en condiciones favorables para

dejar las radas de Rochefort, necesitará cuarenta días para llegar a Fort-de-France. Es pues, a partir de finales de mayo, solamente cuando Villeneuve pudo recibir sus nuevas instrucciones y, a partir del 5 de julio, como muy pronto, será autorizado a emprender el regreso a Europa. La llegada a Ferrol no pudo producirse antes del 15 de agosto, el desbloqueo de Brest algunos días más tarde y la llegada a Boulogne a mediados de septiembre, siempre según las hipótesis más favorables. Se está muy lejos de una vuelta fulminante de las escuadras francesas reagrupadas en las Antillas y de presentarse por sorpresa, a la entrada del canal de La Mancha, a comienzos del verano. El nuevo plan no sabrá sorprender al enemigo con su elaborado proceso de concentraciones sucesivas de las escuadras aliadas y su largo tránsito hasta las aguas muy frecuentadas del golfo de Gascuña.

El 23 de abril aunque está en el Piamonte, Napoleón conoce el feliz agrupamiento de las escuadras de Villeneuve y Gravina en Cádiz. Cuatro días más tarde hace enviar nuevas instrucciones a la escuadra combinada ordenándoles asolar las Antillas inglesas. Esta decisión, en plena contradicción con las órdenes iniciales dadas a Villeneuve, parece incomprensible. Desvía a las fuerzas aliadas de su misión principal con el riesgo de hacerles perder un tiempo precioso. ¿No estarán resueltos todos los problemas coloniales el día que los franceses sean dueños de Londres?

Hemos visto cómo Villeneuve recibió al mismo tiempo por la *Didon*, el 30 de mayo, las órdenes expedidas los días 14 y 27 de abril. Se quedó profundamente indignado y confuso. Tuvo la inteligencia de no aplicarlas al pie de la letra y adelantó en algunos días su vuelta a Europa. Volvió a recibir, por última vez antes del final de la campaña, otras instrucciones del Emperador. En el momento de hacer su entrada en La Coruña el 2 de agosto, un despacho fechado el 16 de julio le invita a reforzar las escuadras de Rochefort y de Brest a fin de liberar el paso de Calais durante cuatro o cinco días. Las nuevas órdenes constaban de un decreto y una facilidad, los dos cargados de consecuencias: «Si, a causa de los combates que Vd. hubiera sufrido, de algunas separaciones considerables, o de otros acontecimientos que nosotros no hubiesemos previsto, vuestra situación hubiese cambiado considerablemente, nosotros no entenderíamos, en ningún caso, que nuestra armada entre en el puerto del Ferrol (7); en este caso que, con la ayuda de

(7) CASTEX: *Theories stratégiques*. Tomo 2, op. cit.

Dios, no sucederá, nosotros deseamos que después de haber desbloqueado nuestras escuadras de Rochefort y del Ferrol, Vd. fondee preferentemente en el puerto de Cádiz. Europa está en suspense a la espera del gran acontecimiento que se prepara. Nosotros esperamos todo de vuestra valentía y de vuestra habilidad». El decreto relativo a la prohibición de entrar en el Ferrol tendrá como consecuencia grandes dificultades de aprovisionamiento para la escuadra francesa y la separación de la armada combinada en dos puertos donde las condiciones de salida de los buques raramente se dan simultáneamente. Ello demuestra una forma de injerencia grave. Napoleón temiendo que su escuadra se encierre en un puerto cuya salida, como en Brest, está controlada por una estrecha bocana, impone a su almirante una restricción inútil sin conocer todos los datos del problema. Curiosamente, en las mismas instrucciones, el Emperador, que al final toma consciencia de la necesidad de dejar alguna libertad de acción a sus almirantes, deja a Villeneuve la elección, si las condiciones lo exigen, de replegarse a Cádiz. Todavía, aquí, la medida resultará perniciosa pues incitará al interesado a renunciar demasiado deprisa a cumplir su misión.

Las contramedidas británicas

En Londres, Barham, almirante octogenario, primer lord del Almirantazgo, goza de gran autoridad y de una amplia autonomía en la dirección de las operaciones. Es un organizador excepcional que posee además un juicio estratégico sabio y sereno. Delega ampliamente en sus almirantes y no les dirige más que las órdenes que juzga indispensables.

En la primera parte de la campaña la inquietud reina en los despachos británicos pues se ignora todo acerca de las intenciones y los movimientos del adversario. Después del paso de Villeneuve por Gibraltar, reina la mayor incertidumbre durante varias semanas. La política general consiste en mantener una vigilancia ante los puertos enemigos al tiempo que se asegura la presencia de una fuerte escuadra en aguas de Ouessant. Sólo con Nelson por orden de su propio jefe, se hace una excepción a esta conducta y por esto se lanza en una persecución vana como encarnizada de la flota enemiga. La llegada a Inglaterra del aviso *le Curieux* despachado en las Antillas por Nelson el 12 de junio informa a Barham de la vuelta a Europa de la armada combinada lo

que le permite ordenar, desde el 9 de julio, a las escuadras inglesas garantizar los bloqueos de Rochefort y de Ferrol y disponerse al encuentro con el enemigo bajo las órdenes del almirante Calder.

Todo parece mucho más claro después de la batalla de cabo Finisterre. La flota combinada al fin está localizada. Pronto se va a informar de su paso y de su refuerzo en el Ferrol. El Almirantazgo no tiene más que organizar la concentración de las fuerzas disponibles a la entrada del canal de la Mancha para estar en condiciones de oponerse a toda tentativa de forzar el bloqueo de Brest.

Nelson, llegado de Gibraltar el 19 de julio ha decidido, el 25 de julio, dirigirse a las proximidades de Ouessant. Se reúne el 15 de agosto con la flota de Cornwallis, anticipándose así a las instrucciones del Almirantazgo de fecha 3 de agosto que le prescribían poner su escuadra bajo las órdenes de este almirante. Stirling, es relevado por Calder el 13 de agosto ante Rochefort, después de haber informado de la salida de la escuadra de Allemand para su reunión también en Ouessant. En cuanto a Calder, ha tomado la misma decisión, desde el 8 de agosto, después de haberse asegurado que la flota combinada se encontraba en el Ferrol. Ha estimado no estar en condiciones de asegurar el bloqueo con los nueve barcos que le quedaban y ha dejado delante de este puerto las fuerzas ligeras de vigilancia. El 14 de agosto concentra la escuadra de Cornwallis que, como consecuencia de todos sus refuerzos, cuenta ahora con 39 buques. Estos diversos movimientos son hechos de forma natural y sin órdenes inútiles porque se inscriben dentro de la consigna general de concentración en la entrada del canal de La Mancha para toda escuadra que ha perdido el contacto con la fuerza enemiga que estaba encargada de vigilar. La rapidez en sus desplazamientos por parte de las fuerzas británicas si la comparamos con la lentitud de la flota franco-española nos deja atónitos. ¿Es que los vientos serán siempre favorables a los ingleses? O ¿Es que los asuntos de las marinas no corren en la misma categoría?

La concentración de las fuerzas británicas en las proximidades de Ouessant dura muy poco tiempo. Desde el 16 de agosto, Nelson está autorizado a dirigirse a Spithead con dos buques. El mismo día, Cornwallis decide enviar a Calder ante Ferrol con veinte navíos. Él no se reserva más que 17 buques para asegurar el bloqueo de Brest y hacer frente a un ataque eventual de la flota combinada que muy bien pudiera escapar de la escuadra

de Calder. Esta decisión del almirante inglés ha sido fuertemente criticada. Napoleón la califica de «insigne tontería». Castex la juzga muy severamente. Los ingleses, señala, dividen sus fuerzas en dos grupos de una veintena de navíos susceptibles de ser atacados por la flota combinada de 29 buques. Villeneuve habría encontrado en Ouessant un período favorable del 20 al 30 de agosto. El comportamiento de Cornwallis, aun cuando el historiador británico Corbett le hace *un pleno descargo*, es ciertamente contrario a los principios de la estrategia naval. Testimonia, en efecto, un sentimiento de superioridad bien arraigado en la mayor parte de los almirantes británicos. Después de tantos años de éxito, no hay ninguna necesidad de tomar demasiadas precauciones con un enemigo del que han constatado frecuentemente sus debilidades. Los acontecimientos posteriores han justificado la actitud británica. Habría podido ser de otra forma si un almirante resuelto y optimista hubiera izado su insignia a bordo del *Bucentaure*. Curiosamente la jornada del 15 de agosto ve, a unas 400 millas de distancia, a Villeneuve renunciar a su empresa y a sus adversarios levantar la guardia como si ellos hubieran sido informados en secreto. Decididamente los dioses marinos están con Inglaterra.

Conclusión

La maniobra estratégica inicialmente concebida por Napoleón no carecía ni de amplitud ni de originalidad. Comportaba sabias combinaciones que hacían referencia mucho más al movimiento y a la sorpresa que a una confrontación frontal con el adversario. No podía salir adelante más que con unidades navales rápidas, homogéneas y bien adiestradas, y puestas bajo las órdenes de jefes perfectamente informados de las intenciones del Gobierno y capaces de tomar iniciativas audaces. Ninguna de estas condiciones se había cumplido. Desde el principio, partes enteras de las disposiciones iniciales, han tenido que ser deshechadas con la puesta fuera de juego de la escuadra de Rochefort, la de mejores prestaciones y la de Brest, la más poderosa. Las reacciones de Napoleón ante estas desertiones, a menudo impulsivas y a veces incoherentes, no fueron más que malos paliativos. Las posibilidades de éxito del plan, ya muy débiles, pasan a ser casi nulas, incluso aunque, como nosotros hemos visto, la suerte de la campaña y un exceso de confianza

por parte de los almirantes británicos hayan creado, durante la segunda quincena del mes de agosto, un hueco favorable para la entrada de la armada combinada en el canal de La Mancha

«La guerra es un arte simple y un todo ejecución» decía Napoleón. Esta máxima es sin duda cierta. Pero, sobre el mar, la buena «ejecución» comporta tener en cuenta múltiples obligaciones ligadas a las medidas particulares tomadas en el tiempo y en el espacio, como también las necesidades logísticas y de adiestramiento. El Emperador no dominaba estas facetas, que descubrió demasiado tarde y a su costa. El gran historiador británico Corbett muestra una gran severidad en este aspecto: «Todo lo que podemos expresar con seguridad, escribe, es que ningún gran maestro de la guerra jamás ha errado tan fatalmente en el cálculo de las posibilidades y limitaciones de invasión y ningún gran administrador jamás ha fallado tan completamente en organización como lo hizo Napoleón con los preparativos para cruzar el canal con su gran ejército». Yo tendría tendencia a hacer mío este juicio que contrasta con la inmensa reverencia de la que dan prueba, de ordinario, los historiadores de todas las naciones cuando evocan el genio militar del gran hombre. Por otra parte, soy consciente, al término de esta exposición, de haber emitido ideas un poco iconoclastas. ¿No he osado a poner en duda el genio de Napoleón y no he empequeñecido la figura de Nelson criticando sus decisiones estratégicas? Igualmente, mis elogios a la consideración de Gravina, por el cual yo siento una profunda simpatía, han podido parecer excesivos a los oídos de mis amigos españoles que a veces reprochan al personaje su faceta cortesana y una excesiva complacencia con los franceses.