

ANÁLISIS DE LA ZONA DE OPERACIONES Y MOVIMIENTOS PREVIOS AL COMBATE

Ricardo ÁLVAREZ MALDONADO MUELA
Vicealmirante ® de la Armada española

Introducción

La exposición que se desarrolla a continuación por razones de programación de esta jornada de Historia Marítima cubre únicamente el período comprendido entre la entrada en Cádiz de la flota combinada franco-española el 20 de agosto de 2005 y el inicio del combate de Trafalgar cuando la línea de combate aliada fue atravesada por los navíos británicos lo que acaeció poco después de del mediodía del 21 de octubre de dicho año. Como epílogo expondré las conclusiones que me parezcan oportunas.

Situación inicial

El 20 de agosto de 1805 la escuadra combinada franco-española mandada por el vicealmirante francés Villeneuve fondeó en la bahía de Cádiz procedente de la ría de Ares. Contaba con veintinueve navíos. El almirante inglés Collingwood, que vigilaba frente a la costa gaditana con tan sólo tres navíos, le abrió paso dirigiéndose a Gibraltar e informó a todos sus superiores de tan importante y tranquilizadora noticia.

Gravina intentó dar caza con su «escuadra de observación» a los navíos de Collingwood sin conseguirlo.

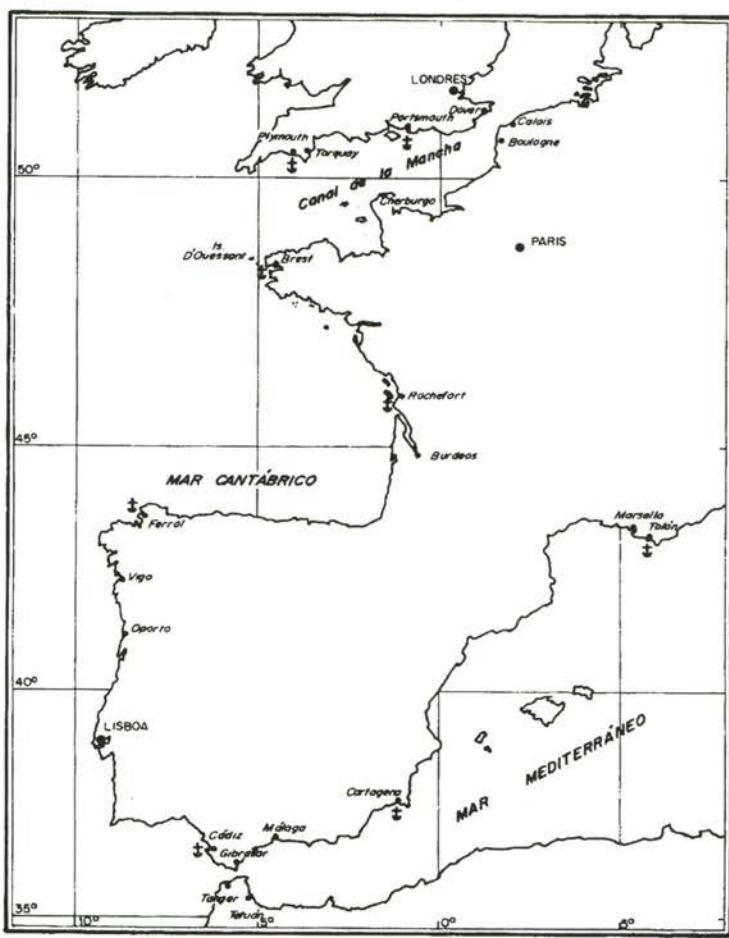
La maniobra de diversión estratégica ideada por Napoleón para permitir a sus ejércitos pasar el canal de la Mancha había fracasado y el 24 de agosto desistió de desembarcar en Inglaterra ordenando levantar el campamento de Boulogne y a su «Grande Armée» dirigirse al valle del Danubio para hacer frente a rusos y austríacos.

La escuadra combinada, fondeada en la bahía de Cádiz, llegó a contar

con 33 navíos, cinco fragatas y dos bergantines. De estos navíos 15 eran españoles y 18 franceses. Las fragatas todas eran francesas.

Los barcos de Collingwood frente a Cádiz fueron aumentando en número con la aportación, principalmente, de los de las escuadras de Calder y Bickerton, y otros de alistamiento o construcción reciente.

El 18 de septiembre Nelson llegó a bordo del *Victory* y tomó el mando de la flota que bloqueaba Cádiz pasando Collingwood a ser su segundo. Esta flota británica llegó a contar también con 33 navíos de los cuales, seis, eran enviados por rotación a Gibraltar y otros puertos a refrescar víveres, hacer aguada y reparar averías. De ahí que en el golfo de Cádiz desde finales de septiembre sólo se mantuvieran en permanencia 27 navíos. Nelson también



Figuras 1

contaba con una flotilla de cuatro fragatas y otras embarcaciones más pequeñas.

Como en ocasiones anteriores los barcos británicos que bloqueaban Cádiz, aparte de apoyarse en Gibraltar, lo hacían en Lagos, en la costa sur de Portugal con el consentimiento del Gobierno portugués y con el de Marruecos en Río Martín y Tánger para proveerse de víveres y hacer aguada.

Pese a la importancia logística de Gibraltar para apoyar a la flota británica en el saco de Cádiz, tras un proyecto de bloqueo por parte española con el concurso de la escuadra de Cartagena de Salcedo que no llegó a materializarse, la base inglesa no fue hostigada durante todo el tiempo que duró esta campaña.

Se comprende que el teniente general de la Armada Ignacio María de Álava, con mando en Cádiz antes de que Godoy se lo confiara a Gravina el 26 de agosto, recomendara no bombardear Gibraltar para no incitar a los británicos a hacer lo mismo con las ciudades costeras españolas. Pero, a mi entender, ello no excluía que los bombardeos españoles fueran selectivos dirigiéndose a las fortificaciones y los barcos de guerra en puerto o fondeados en la bahía de Algeciras. En el campo de Gibraltar se mantuvo un contingente del Ejército de unos 11.000 hombres que no realizó, prácticamente, acción destacada contra el peñón.

Como antes frente a Tolón, Nelson mantenía sobre Cádiz un bloqueo abierto con el grueso de sus navíos a unas 50 millas a poniente de Cádiz y un despliegue escalonado de buques a distancia visual en el que una de sus fragatas patrullaba a poca distancia frente al puerto gaditano comunicando lo que veía, lo que era retransmitido por los buques interpuestos.

De ello se deduce que Nelson nunca pensó en forzar la entrada de la bahía de Cádiz para destruir a la flota combinada en ella fondeada sino que, por el contrario, le brindaba la oportunidad de salir sin oposición para destruirla en alta mar con el riesgo de que Villeneuve pudiera burlarlo como había hecho cuando el 29 de marzo de este mismo año salió de Tolón, iniciando así la fracasada maniobra de diversión estratégica descrita por mi predecesor.

Sobre la conveniencia de salir o no a la mar para hacer frente a la flota bloqueadora, los mandos franco-españoles, como se demostró en un Consejo de Guerra que tuvo lugar el 8 de octubre a bordo del *Bucentauro*, mantenían opiniones dispares, pronunciándose el Consejo, como constó en acta, a

favor de que se debía salir sólo cuando las condiciones fueran «las más favorables tanto respecto al tiempo como al enemigo».

A esta ambigua conclusión se llegó por las limitaciones, reconocidas por todos, en personal y material de los navíos de la flota combinada, la falta de adiestramiento de los cinco navíos españoles incorporados recientemente en Cádiz y la necesidad de reparaciones de algunos de los recién llegados.

En particular, de los rehabilitados en Cádiz los que estaban en peor estado eran los españoles *Santa Ana*, *Rayo* y *San Justo* según se expuso en la reunión.

Algunos mandos consideraban más conveniente permanecer en puerto, obligando a la flota enemiga a mantener un riguroso bloqueo durante todo el invierno con el consiguiente desgaste por los temporales, que presentar una incierta batalla contra un enemigo en calidad muy superior, y cuya entidad se sabía no ser muy inferior a la propia.

Ya no estaba en juego objetivo tan importante como era la invasión de Inglaterra lo que, indudablemente, merecía arriesgar la pérdida de la flota sino, únicamente, llevar a cabo una misión secundaria: cooperar con el Ejército francés en el sur de Italia.

Esta percepción estratégica de la situación era compartida tanto por Villeneuve como por Gravina, pero ambos estaban influidos por sus respectivos superiores políticos Napoleón y Manuel Godoy que, para mantenerse en el poder, dependía de aquél.

En lo concerniente al personal era necesario adiestrar al de leva y al del Ejército últimamente embarcado en los navíos españoles. Este último lo había hecho en relevo del ya veterano a bordo que había hecho el viaje a las Antillas y que había tenido que desembarcar en virtud de una desacertada orden de Godoy que en vano trató Gravina de hacer revocar. Estos embarques de última hora se habían llevado a cabo para completar las plantillas de las tripulaciones.

Por otra parte el sistema de defensa de la bahía de Cádiz, como ya se había demostrado en la guerra anterior contra Inglaterra durante el bloqueo mantenido por Jervis, era lo suficientemente sólido como para evaluar muy baja la probabilidad de que se reprodujeran episodios similares a los que tuvieron lugar en Aboukir y Copenhagen.

Precisamente, para evitarlos, se estableció en esta ocasión una barrera de vigilancia de número variable de navíos patrullando entre Rota y Cádiz,

aparte de mantener el despliegue habitual de fuerzas sutiles compuestas de embarcaciones cañoneras y faluchos que tan buenos resultados había dado con anterioridad así como la presencia de elementos de la propia flota española apostados en Rota y en La Caleta en Cádiz.

La configuración hidrográfica de la bahía de Cádiz presenta dos senos. Al interior, en cuyo fondo se encuentra el arsenal de la Carraca, se accedía por un estrecho paso, difícilmente franqueable, defendido por los castillos de Puntales y Matagorda. El exterior es más abierto. Entre la punta de San Sebastián en Cádiz y Rota, en la costa opuesta, hay cinco millas y media. Cádiz era una península cerrada y amurallada con varios baluartes muy bien artillados, prácticamente inexpugnable. En la costa norte de la bahía en Fuentebravía, entre Rota y el Puerto de Santa María, existía otro castillo artillado: el de Santa Catalina.

Los desembarcos ingleses en la bahía de Cádiz en 1625 y 1702, precisamente en la costa norte, habían terminado en serios descalabros al intentar tomar la plaza fuerte de Cádiz.

Churruca también opinaba que la flota combinada en Cádiz contribuía mejor al resultado de la guerra fondeada en la bahía gaditana que presentando una incierta batalla que, aunque fuera victoriosa, no podía ser decisiva por los superiores medios y recursos navales que la Gran Bretaña seguiría teniendo.

Además la salida hacía el Mediterráneo burlando el bloqueo era difícil ya que un viento favorable para salir de la bahía Gaditana posiblemente no lo sería para embocar el Estrecho.

Sin embargo las órdenes de Napoleón a Villeneuve, a quien ya había ordenado relevar, eran que su escuadra se reuniera con la española de Salcedo, basada en Cartagena, transportaran juntas tropas a Nápoles y cooperaran allí con el Ejército francés del general Saint Cyr para contener la prevista invasión anglo-rusa del sur de Italia. Después todos entrarían en Tolón.

Sin que se dieran las circunstancias favorables que condicionaban la salida según lo acordado en la reunión del día 8 y, con el barómetro acusando una bajada alarmante, para cumplir esta misión en el Mediterráneo y, sobre todo, porque tenía noticias de que su relevo estaba camino de Cádiz, Villeneuve dio la orden de salida sabiendo que el número de navíos de la flota oponente en el saco de Cádiz no era muy inferior al de la combinada y, en cambio, su destreza marinera y capacidad artillera muy superior.

Nelson, por su parte, conocía también la composición aproximada de la flota franco-española fondeada en la bahía de Cádiz.

Durante la estancia en la bahía de Cádiz, el arsenal de la Carraca se vio desbordado para reparar averías y proporcionar a la numerosa flota allí concentrada el apoyo logístico que necesitaba. Hizo lo que pudo, sin discriminación alguna, para satisfacer las peticiones tanto de los españoles como de los franceses. Lo mismo ocurrió con los proveedores civiles de víveres locales que llegaron a agotar todos los existentes en la comarca.

En particular dicho arsenal fue incapaz de comprobar la calidad y sustituir la pólvora que, embarcada en Ferrol, se presumía en malas condiciones. Sin la certeza de su buena calidad tuvieron que salir a la mar los navíos afectados, con la consiguiente disminución en el alcance y poder de penetración de los proyectiles si se manifestaban en combate los defectos observados.

Comparación de fuerzas

Las fuerzas que se enfrentaron en Trafalgar fueron 27 navíos de línea británicos contra 33 aliados. Pese al mayor número de franceses 18, respecto a los 15 españoles, éstos con sus tres de tres puentes *Príncipe de Asturias*, *Santa Ana* y *Rayo* y el de cuatro *Santísima Trinidad* tenían mayor potencia artillera que los franceses ya que, estos últimos, eran todos de dos puentes.

Por su parte la flota de Nelson pese a su inferioridad numérica también era superior a la combinada ya que contaba con ocho buques de tres puentes y a ella podían reunirse eventualmente alguno de los navíos destacados en Gibraltar o en los fondeaderos frecuentados. Eran de tres puentes los navíos británicos *Victory*, *Temeraire*, *Neptune*, *Britannia*, *Prince*, *Royal Sovereign*, *Tonnant* y *Dreadnought*.

Un tres puentes aparte de contar con mayor número de cañones en sus tres baterías podía llevarlos de mayor calibre en la inferior por lo que su potencia de fuego era muy superior a la de un navío de dos.

Por otra parte un nuevo avance técnico, la «carronada» inventada en 1779 había dejado al concepto de «porte» (número de cañones en los costados de los barcos) reflejar una realidad. La carronada instalada en cubierta aportaba gran potencia de fuego a corta distancia evitando el abordaje del

enemigo o apoyando el propio tras barrer la cubierta del oponente. Las carronadas podían disparar proyectiles de 32 y 48 libras y metralla a corta distancia. Los navíos británicos estaban bien dotados de ellas.

Para contrarrestarlas en España se diseñaron obuses, embarcados a bordo desde 1798 y, según los estados de fuerza conservados, en Trafalgar, los buques españoles llevaban 161 obuses y 8 carronadas de diversos calibres procedentes, posiblemente, de barcos ingleses apresados. Los buques españoles iban por tanto tan bien armados como los británicos no así los franceses que eran los de menor potencia de fuego.

Distinto era el grado de adiestramiento artillero de los contendientes. Aunque los ingleses, indudablemente, tiraban a mayor ritmo de fuego que sus oponentes, que llegaran a disparar tres andanadas en menos de cinco minutos es un estribillo que se ha venido repitiendo machaconamente por los historiadores británicos desde mucho antes de Trafalgar sin considerar que, las limitaciones técnicas del material de fabricación de los cañones y el cansancio físico de los esforzados sirvientes de las piezas, lo impedían.

En cuanto al personal de maniobra la superioridad del británico sobre el franco-español era manifiesta por su larga experiencia en la mar. Gavieros, juaneteros y demás gente de maniobra no se improvisan en puerto y muchos marineros españoles, sobre todo los de leva, era la primera vez que pisaban una cubierta y cuando salieron a la mar se merearon. Sin embargo en el orden cuantitativo, según investigaciones recientes, faltaban más hombres en las plantillas de las tripulaciones británicas que en las de los aliados.

El problema del reclutamiento de la marinería era tan grave en la «Royal Navy» como en la Armada española. Según manifestaciones del propio Nelson, sin los temidos «press gangs» de la Royal Navy (patrullas en tierra apresando y embarcando a civiles a la fuerza) hubiera sido imposible marinar la flota inglesa y en Trafalgar, en el mítico *Victory* más del 10% de la dotación eran extranjeros.

Cualquier comandante de un buque de guerra británico si le faltaban gente y tenía imperativamente que hacerse a la mar, recurría al expeditivo procedimiento de «raptar» marineros mercantes o pescadores de barcos de su propio pabellón con la inhibición tácita de autoridades y superiores. Paradójicamente, por tradición, en la Gran Bretaña, nunca se estableció el servicio militar obligatorio.

Consideraciones tácticas

Desde la desaparición de las galeras, casi toda la artillería de una nave de combate iba situada en los costados. Por consiguiente era preciso presentar el través para disparar sobre el enemigo. También era necesario que la línea de tiro no la obstacularizara ningún buque amigo en situación interpuesta.

Solamente una formación permitía a los barcos de una misma escuadra satisfacer ambas condiciones: la línea de fila que, además, facilitaba la maniobra ordenada de los buques. Tales fueron las razones por las que la línea de fila se impuso como orden de combate o «línea de batalla» desde la segunda mitad del siglo xvii.

Las flotas tradicionalmente combatían por tanto formando dos líneas de fila más o menos paralelas, de la misma vuelta o de vuelta encontrada, intercambiando andanadas con los cañones de la banda de barlofuego.

La flota en posición táctica más favorable era la que había conseguido cruzar la «T» a la enemiga. Es decir la que ocupaba el trazo superior de dicha letra mientras la opuesta estaba formada en línea a lo largo del trazo vertical. Estas tácticas eran las tradicionales, consideradas como ortodoxas y respetadas como tales. Un comandante que no ocupara su puesto en la línea, sin razón justificada, cometía una falta grave.

Pero esta rígida formación tenía los siguientes inconvenientes: formar una línea de fila de más de veinte navíos de línea requería tiempo, dependiendo principalmente del viento reinante por lo que la maniobra podía prolongarse durante muchas horas permitiendo al enemigo, si no deseaba entablar combate, escapar; en segundo lugar, la línea podía llegar a tener longitudes de más de cinco millas por lo que el control ejercido por el almirante sobre toda la flota, aunque estuviera situado en el centro, por señales visuales o embarcaciones ligeras mensajeras, era precario y; por último, la vanguardia no podía auxiliar en tiempo oportuno a la retaguardia, ni ésta a aquélla, si una de ellas era atacada aisladamente por toda la flota enemiga. Por ello fue necesario descentralizar el mando, encargando a otros dos almirantes subordinados controlar al menos la vanguardia o la retaguardia (de ahí la aparición en la “Royal Navy” de los rangos de Vice Admiral y Rear Admiral) aunque no se les autorizara a maniobrar con entera independencia. Los almirantes de la vieja escuela solían ser muy reacios a la hora de descentralizar el control

de las fuerzas que mandaban. Caso de Jervis en San Vicente y, como vamos a ver, de Villeneuve en Trafalgar.

Nelson consideraba que la esclerosis de la táctica naval del XVIII no se podría corregir hasta que se superara el tabú de la «línea de fila» y se diera mucha mayor libertad de maniobra a los comandantes. Otros almirantes como Villeneuve y Escaño opinaban lo contrario: consideraban que la heterodoxia táctica era sumamente peligrosa. Pero a juzgar por los resultados de encuentros navales del reciente pasado con tácticas poco ortodoxas también se ganaban batallas lo que Nelson sabía por experiencia o de oídas.

Rodney en Los Santos en 1782, Howe el 1 de junio de 1794, Jervis en San Vicente en 1797 y Duncan en Campertown en 1799 fueron precursores de las tácticas de Nelson. El llamado «Breaking the line» o ruptura de la línea enemiga no fue una exclusiva de Nelson.

El plan de ataque de Nelson en Trafalgar se basaba en su plena convicción de que Villeneuve adoptaría como formación de combate una extendida línea de fila que abarcaría más de cinco millas y que, por su excesiva longitud, estaría mal formada. A dicha línea la atacaría formando con sus buques tres columnas que, como puntas de lanza se aproximarían «perpendicularmente», paralelas entre sí y separadas por un intervalo convenido, a la formación enemiga. Es decir, por lo que hemos dicho antes, dejándose cruzar la «T». La posición táctica más desfavorable en un encuentro naval.

Estas puntas de ataque caerían sobre el centro y la retaguardia de la formación enemiga atravesando su línea y abrirían fuego en ese momento contra los barcos enemigos situados en los puntos de cruce con andanadas disparadas a muy corta distancia y dando preferencia como blanco al buque enemigo que presentara la popa.

Una andanada encajada por el adornado y vulnerable coronamiento de popa de un navío barría sus cubiertas de batería a todo lo largo de la eslora causando inmenso daño y muchas bajas. También la historiografía británica ha exagerado los resultados obtenidos con este procedimiento en Trafalgar contra el *Bucentauro*, francés buque insignia de Villeneuve y contra el *Santa Ana*, español, insignia de Ignacio María de Álava.

Pero cabe preguntarse qué resultado se hubiera obtenido con dicha maniobra de aproximación perpendicular, si el viento era contrario y la línea enemiga había que alcanzarla ciñendo lo más posible.

Pero sigamos con el plan de Nelson. Después, por el hueco abierto por

los buques de cabeza irían entrando los barcos siguientes de cada columna atacante envolviendo de este modo el centro y retaguardia de la línea franco-española y dejando fuera de combate a los buques allí situados antes de que pudieran acudir en su auxilio los de la vanguardia. Es decir logrando la superioridad local en centro y retaguardia para destruirlas antes de contender con la vanguardia.

En resumen éste era el contenido del memorándum escrito por Nelson después de la reunión mantenida en la cámara del *Victory* el 29 de septiembre con sus comandantes y dirigida a sus subordinados el 9 de octubre. Forma parte de lo que se ha conservado como testimonio escrito del famoso «Nelson touch».

De todas las fases de esta maniobra la más peligrosa era la de aproximación desde el momento de entrar dentro del alcance artillero del enemigo hasta llegar a cruzar o llegar a la altura de su línea.

Nelson también dio la orden de no disparar durante la aproximación. Consideraba que el cañoneo a distancia solía ser un despilfarro desmedido e inútil de municiones que había que reservar para el combate de cerca; que no se podía perder el tiempo durante la aproximación variando el rumbo para presentar el costado y poder responder al fuego enemigo, y que los sirvientes de los cañones, si no hacían esfuerzo físico alguno durante todo ese tiempo, estarían descansados cuando llegara el momento ordenado de disparar, consiguiendo así, la mayor rapidez de fuego en el período decisivo de la acción.

La opinión entre expertos también estaba dividida sobre a qué distancia debía abrirse el fuego y mantener el combate. Nelson y Collingwood sostenían que debía ser lo más cerca posible del enemigo, a toca penoles, pero otros almirantes y comandantes no compartían ese criterio existiendo además un factor añadido de carácter psicológico en este caso: permanecer impasible mientras el barco propio, al acercarse, sufría averías y se le ocasionaban bajas sin responder al fuego enemigo. Estas razones hicieron que algunos comandantes británicos no obedecieran la orden de Nelson de no abrir el fuego hasta cruzar o alcanzar la línea enemiga y llegaron tarde al combate de cerca, lo que pudo tener graves consecuencias en el resultado final de la batalla si la vanguardia de la combinada hubiera acudido presta en socorro del centro. Lo que no hizo.

En la flota combinada, por orden del propio Napoleón, que pretendía

evitar lo acaecido en Finisterre, se había dispuesto que los barcos franceses y españoles fueran alternados en la línea, y por iniciativa de Gravina que se formara una «Fuerza de Observación o de Reserva», de doce navíos bajo su mando, para maniobrar con independencia si fuera necesario. Esta fuerza o escuadra de observación se situaría a la vanguardia del grueso y a su barlovento para acudir donde fuera preciso. Gravina admitía la rigidez táctica de una extendida línea de fila.

El «grueño» constituido por los 21 navíos restantes se dividió en tres divisiones con siete navíos la retaguardia al mando del contralmirante Dumanoir, con siete el centro al mando del propio Villeneuve y con otros siete la vanguardia al mando de teniente general (almirante) español Álava.

Pese al repetido criterio de que la formación de marcha de una escuadra debía ser la misma que la de combate, Nelson para llevar a cabo su plan había decidido finalmente formar sus fuerzas en dos columnas de ataque únicamente, incorporando a la que él iba a liderar, la del contralmirante Northesk con insignia a bordo del *Britannia*. De esta forma, en Trafalgar, la columna de barlovento, al norte, bajo su mando directo, quedaría constituida por 12 navíos con su buque insignia, el *Victory*, a la cabeza. La de sotavento, al sur, con 15 navíos, al mando de Collingwood en el *Royal Sovereign*, buque insignia de éste, también en cabeza.

Movimientos previos al avistamiento

La flota combinada empezó a salir de Cádiz el día 19 de octubre con ventolinas del segundo cuadrante pero como cayó el viento no pudieron salir todos sus buques. Lo hicieron únicamente los buques mandados por el CA francés Magón que trataron de ahuyentar a las fragatas de descubierta británicas.

El día 20 a mediodía con viento flojito y ayuda de los botes toda la flota se encontraba ya en franquía.

Todos los movimientos iniciales de salida fueron transmitidos a Nelson por la fragata *Sirius* que se mantuvo en contacto visual con el enemigo, frente a Cádiz, al iniciarse las maniobras de salida.

Nelson ordenó al grueso de su flota arrumbar al SE, calculando, esta vez con acierto, que la combinada se dirigía al Mediterráneo.

En la mañana del 20 la flota combinada hizo rumbos del cuarto cuadrante es decir avanteó hacia el noroeste con vientos de componente sur.

El grueso adoptó el dispositivo de marcha previsto de tres columnas y la escuadra de observación de Gravina se situó por barlovento formada en dos.

Por la tarde, habiendo el viento rolado a poniente, Villeneuve ordenó virar en redondo y arrumbar al sur con ánimo de dirigirse al estrecho de Gibraltar. Gravina mientras tanto había destacado a varios navíos para dar caza a las fragatas inglesas que seguían manteniendo el contacto con la flota combinada. Antes del anochecer del 20 ordenó a dichos navíos que se incorporaran.

Durante la noche del 20 al 21 la fragata inglesa *Eyrabus* mantuvo el contacto con la flota combinada informando de sus movimientos a Nelson. Éste se mantuvo con su flota a unas diez millas a barlovento de aquélla. El viento era del WNW flojo.

Alertado por los avistamientos señalados por los buques de Gravina y las señales luminosas que hacían las fragatas inglesas, Villeneuve intuyó la presencia de la flota británica al oeste y a las 20,00 horas del 20 ordenó línea de fila, mura estribor, con la escuadra de Gravina integrada con el grueso en la formación. Como escuadra de observación o de reserva independiente no volvió a actuar.

Para acelerar la maniobra se ordenó formar sobre el barco más a sota-vento como guía sin sujeción al orden de puestos asignados. La escuadra de observación se situó a la vanguardia con el *Príncipe de Asturias*, insignia de Gravina, en cabeza.

De esta forma, de noche y en medio de un gran desorden quedó constituida una larga línea de fila de 33 navíos muy mal formada. Después se ordenó rectificar los puestos y adoptar el orden natural de puestos en formación establecido antes de salir de Cádiz, lo que hizo perder aún más tiempo.

Por perder barlovento al efectuar todas las maniobras descritas con viento y mar del oeste la flota combinada siguió una derrota real aproximada que le permitía pasar a unas diez millas de cabo Trafalgar. Al amanecer la flota británica fue avistada al oeste a unas siete millas.

A las seis del día 21, aproximadamente, Nelson ordenó la formación en dos columnas y puso rumbo al ENE para impedir el retorno a Cádiz de la flota combinada. El sol asomó por encima del promontorio de cabo Trafalgar



Figura 2 Plano y vista del puerto y bahía de Cádiz, ejecutado por Mariano Calvay Pereyra en 1839. Inscrita en el margen inferior, una perspectiva del puerto de Cádiz con barcos fondeados (Museo Naval, Madrid, 64 x 94 cm. Sig. E-52-40).

Orden de batalla de la flota combinada franco-española en Trafalgar en la mañana del 21 de octubre de 1805

	<i>Neptuno</i> (ES)
	<i>Scipion</i> (FR)
	<i>Intrepide</i> (FR)
	<i>Formidable</i> (FR)
	----- <i>Duguay Trouin</i> (FR)
	----- <i>Rayo</i> (ES)
	<i>Mont Blanc</i> (FR)
	<i>S. F. de Asís</i> (ES)
	----- <i>S. Agustín</i> (ES)
	<i>Heros</i> (FR)
	<i>S. Trinidad</i> (ES)
	<i>Bucentaure</i> (FR)
HMS <i>Victory</i> y diez navíos más	----- <i>Neptuno</i> (FR)
	<i>Redoutable</i> (FR)
	----- <i>S. Leandro</i> (ES)
	----- <i>S. Justo</i> (ES)
	----- <i>Indomptable</i> (FR)
<i>Royal Sovereign</i> y catorce navíos más	<i>Santa Ana</i> (ES)
	<i>Fougueux</i> (FR)
	<i>Moncarca</i> (ES)
	<i>Pluton</i> (FR)
	<i>Algesiras</i> (FR)
	<i>Bahama</i> (ES)
	----- <i>Tagle</i> (FR)
	<i>Montañés</i> (ES)
	----- <i>Argonauta</i> (ES)
	<i>Swiftsure</i> (FR)
	----- <i>Argonaute</i> (FR)
	<i>S. Ildefonso</i> (ES)
	----- <i>Achilles</i> (FR)
	<i>P. de Asturias</i> (ES)
	----- <i>Berwick</i> (FR)
	<i>S. J. Nepomuceno</i> (ES)

Rumbo flota combinada norte. Viento W1/4 NW flojo. Mar tendida del W.

reverberando sobre una mar tendida. El viento de poniente era flojito. Nelson comprobó con suma satisfacción, que su hipótesis sobre la formación que adoptaría Villeneuve se había confirmado y que su suerte («Audaces fortuna juvat» dice el proverbio latino) le había deparado la ventaja de encontrarse a barlovento de su oponente situado en posición difícil entre la flota británica y la costa española adyacente a Trafalgar.

A la vista de la flota enemiga Villeneuve ordenó a las 08,00 del 21 el criticado giro simultaneo de todos los barcos virando en redondo para quedar ciñendo por babor con la proa hacia el norte. La evolución dado el escaso viento reinante y la mar tendida de poniente tardó mucho tiempo en reali-

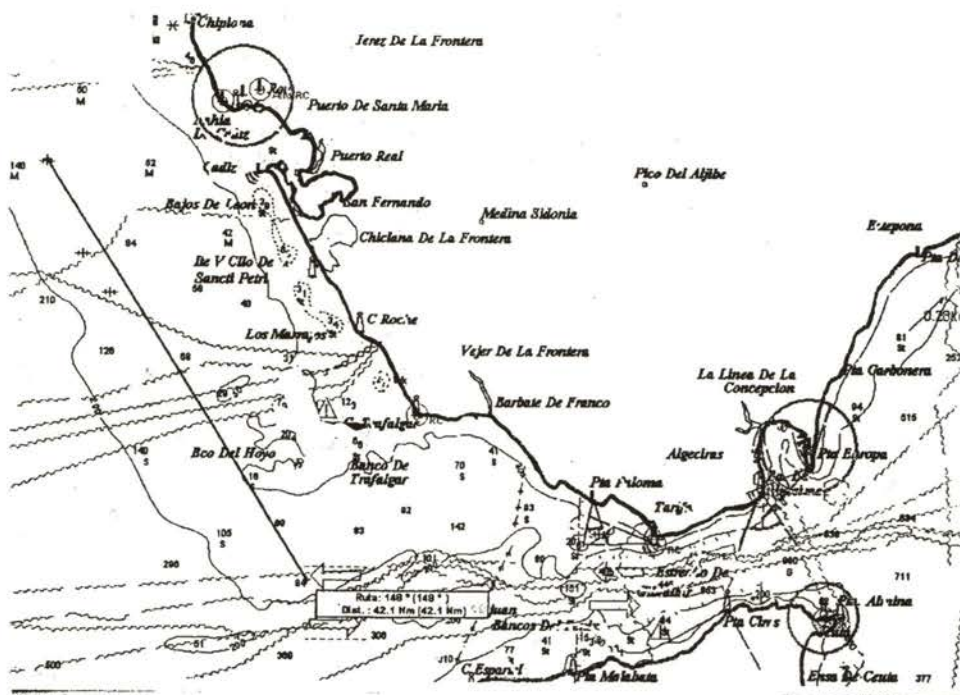


Figura 3

zarse y la simultaneidad dejó mucho que desear. Hubo incluso que registrar la colisión del francés *Achilles* con el *Principe de Asturias* mientras ambos maniobraban para ocupar su puesto en formación sin mayores consecuencias.

La flota combinada con el orden natural invertido no formaba una línea recta sino una curva con su convexidad en el centro y, al menos, doce buques sotaventados fuera de ella con un gran hueco en el centro a proa del *Santa Ana* que era el décimo sexto buque por la cola. Como dichos barcos no pudieron, dado el escaso viento reinante, rectificar sus puestos en la línea, el combate se llevó a cabo con barcos fuera de ella, algunos apelotonados. Los sotaventados llegarían tarde a apoyar a los inicialmente atacados.

Esta maniobra ha sido severamente criticada por todos los historiadores.

En primer lugar si la misión encomendada a Villeneuve implicaba ir al Mediterráneo, poner a rumbo SSE y caer a babor al SE estando tanto avante con Trafalgar era, de acuerdo con ella, apropiado y practicable. Para eso y

nada más que para eso había salido de Cádiz. En segundo lugar dada su situación geográfica a unas 10 millas al oeste de Trafalgar si su intención, como parece, era volver a Cádiz. con el poco viento reinante no podía llegar a puerto, ya que escaseaba y de donde soplabá, no le permitía alcanzar la bahía gaditana de una sola bordada con navíos que no ceñían menos de seis o siete cuartas. Era más peligroso volver que continuar.

De cualquier forma ordenar esta evolución con el enemigo a la vista y cerrando distancias, no conducía más que a perder más tiempo y desordenar, aún más, su línea de batalla que podía haber seguido mejor formada de seguir a rumbo, librando, de ser preciso, un combate en retirada.

Y lo que era peor, la flota combinada quedó, con escasa arrancada, atravesada a una mar tendida de fondo, con olas muy altas, que presagiaban ya la tormenta que se acercaba y que se desencadenó por la tarde.

La aproximación perpendicular

Se llevó a cabo con arreglo al último plan previsto por Nelson. El viento era flojo del WNW y los barcos ingleses con todo el aparejo, alas y rastreras se fueron acercando a la línea enemiga con el viento a un largo dando a lo sumo dos nudos. Las bandas de música de los «Marines» tocaban marchas para levantar el ánimo de las tripulaciones.

La celebre señal de «Inglaterra espera que cada cual cumpla con su deber» parece que, inicialmente, no complació mucho a Collingwood. Éste, expectante e impaciente, aguardaba conocer el significado de aquella profusa exhibición de banderas (era un conjunto de 31 banderas en varias izadas) y comentó desabridamente, al ser descifrada por su oficial de señales, que no hacía falta perder el tiempo para recordar lo que tenían que hacer.

El *Royal Sovereign* con la insignia de Collingwood era el buque cabeza de una especie de línea de fila elástica mal formada con 15 navíos, algunos rezagados.

El *Victory* con la insignia de «Nelson precedía a una columna de 11 navíos situada a milla y media al norte y a barlovento de la anterior», más retrasada respecto a la línea enemiga que la de Collingwood y con buques fuera de su puesto. Uno, el *África*, rezagado en una evolución, nunca llegó a ocupar en la columna de Nelson el puesto que tenía asignado.

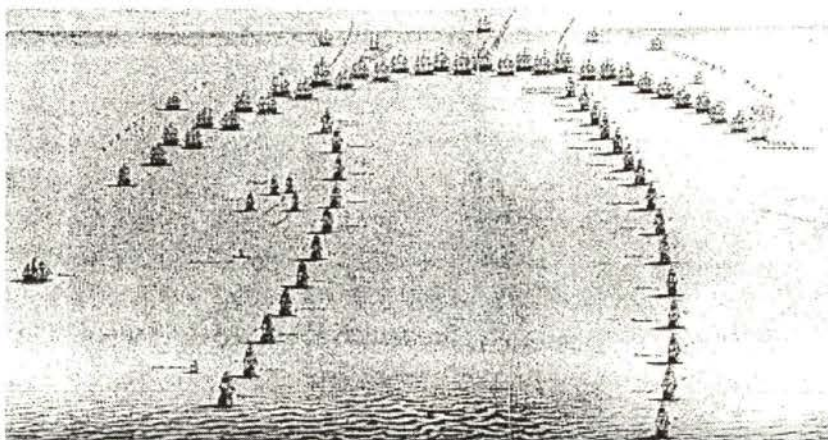


Figura 4

La figura 4 tomada de una publicación británica muestra unas columnas perfectas, lo que distó mucho de la realidad. Además la aproximación no fue perpendicular sino oblicua y al final Collingwood terminó ordenando a sus barcos una línea de marcación por estribor para que cada cual contendiera con el navío más próximo de la cola enemiga.

Los puestos de cabeza de ambas columnas los ocupaban navíos de tres puentes por considerarlos Nelson más resistentes al fuego enemigo durante la aproximación y de más potente andanada al cruzar la línea enemiga.

Hay que señalar que las proas de los navíos de entonces eran más resistentes que las popas y los costados, ya que en los «finos» de proa las amuras eran más sólidas y las cuadernas y baos eran más gruesos y estaban más juntos.

Nelson insistió en situarse en cabeza con el *Victory* y en permanecer al descubierto en el alcázar de su buque insignia vestido con ostentoso uniforme de gala, pese a los consejos que le dieron de no exponer su vida innecesariamente al comienzo de la batalla con las consecuencias que pudiera tener en el resultado final.

Collingwood, el 2.º en el mando, siguió el ejemplo de Nelson aunque fue más prudente respecto a su seguridad personal. Además ordenó a su gente que se mantuviera a plan sobre cubierta durante la aproximación.

El *Royal Sovereign* se adelantó al que le seguía en su columna que era el *Belle Ile* por tener su obra muerta recubierta de cobre. Por ello llegó antes a estar dentro del alcance de la artillería enemiga. Collingwood maniobró para pasar por la popa del *Santa Ana* insignia de Álava.

El primer cañonazo de la batalla de Trafalgar sonó a las doce de mañana. Fue disparado por el navío francés *Fouguex* sobre el *Royal Sovereign*. El *Fouguex* seguía al *Santa Ana* en la línea de la combinada. El fuego se corrió hacia la cabeza y la cola de la línea curva de ésta en cuanto pudieron tirar sus buques sobre las dos columnas atacantes.

Nelson dio entonces su última orden: mandó izar la señal «entablar combate con el enemigo lo más cerca posible» (engage the enemy more closely). Dicha señal se mantuvo a tope todo el combate.

El intenso fuego de la combinada fue impreciso, con gran dispendio de municiones lo que, como previa Nelson, tendría posteriormente consecuencias desfavorables. Pero dicha imprecisión no se puede achacar únicamente a la falta de puntería de los artilleros franceses y españoles sino más bien a los grandes bandazos que daban los barcos atravesados a la mar y casi sin arrancada y al escaso viento reinante que tardaba en disipar la nube de humo producida por los disparos propios. Nube que por su inmovilidad delante de las portas impedía ver el blanco.

Pese a todo, los buques británicos encajaron impactos y sufrieron bajas.

Desafiando al fuego enemigo el *Royal Sovereign* fue el primer navío británico en cruzar la línea franco-española entre el *Santa Ana* y el *Fouguex* sin averías graves.

Nelson tras aproar durante un cierto tiempo hacia la vanguardia enemiga, amenazándola, dirigió su columna hacia el *Santísima Trinidad* cuya silueta destacaba por su altura en el horizonte, intentando pasar por su popa pero, su comandante, Uriarte, metió en facha las gavias para acercarse al *Bucentauro* que con la insignia de Villeneuve le seguía. Esto hizo que el *Victory* maniobrara para pasar por la popa del *Bucentauro*. El *Victory* durante su aproximación había quedado con el mastelero de mesana cortado, todas las velas desgarradas, destrozada la rueda del timón y con numerosas bajas en la dotación parece que, principalmente, como consecuencia de una andanada del *Trinidad*.

Pero la «aproximación» que no se hizo, como ya hemos dicho, en columnas perpendiculares a la línea enemiga sino oblicuas, no se llevó a cabo conforme a plan y algunos buques que presentaron el costado para responder al fuego enemigo tardaron en llegar a la altura de la línea de la flota combinada.

El *Bellerophon*, quinto en la columna de Collingwood, maniobró y abrió

fuego 10 minutos antes de llegar a ella. Otros de detrás ya lo habían hecho antes. El *Britannia* con la insignia del contralmirante Northesk no cruzó la línea enemiga hasta las 15,00 horas habiendo abierto el fuego mucho antes. El comandante del *Orión* que estaba reservando el fuego de su buque hasta estar junto al costado de un enemigo, comprobó que varios de los navíos que venían detrás estaban ya disparando gastando inútilmente municiones. El *Agamemnon* también empezó a disparar prematuramente. Sus comandantes no habían sido capaces de contenerse ante el fuego enemigo por errático e impreciso que éste fuera. Otro navío inglés el *Africa*, muy rezagado, llegó más tarde al combate.

Todos estos errores de los británicos hicieron que el plan de Nelson no se cumpliera al pie de la letra y que sí los fallos de los aliados, que más adelante se señalaran, no se hubieran producido, la batalla de Trafalgar posiblemente no se hubiera decidido antes de haberse desencadenado la tormenta que, por la tarde, hizo que el viento arreciara rolando al sur lo cambió, radicalmente, el panorama.

Parece ser, que Villeneuve negó a Gravina su propuesta de maniobrar con independencia con su escuadra de observación fuera de la línea dirigiéndose al enemigo antes de efectuarse el giro simultáneo de toda ella hacia el norte, lo que quizás hubiera obligado a Nelson a reconsiderar su plan. Unas fuentes consultadas lo corroboran. Otras discrepan.

La batalla de Trafalgar se libró aproximadamente en donde se señala en la figura núm 6. Situación que he deducido de los datos que figuran en el parte rendido por Collingwood al Almirantazgo tras la batalla.

Hasta aquí llega el «guión» que se me ha asignado en la programación de estas conferencias. Los detalles y resultados del combate serán expuestos más adelante por el CA González-Aller.

CONSIDERACIONES FINALES

En primer lugar, hay que comentar la desacertada decisión tomada por Napoleón de arriesgar la flota combinada para cumplir una misión secundaria en un escenario bélico excéntrico alejado del teatro principal de operaciones que, en aquel momento, tenía su centro de gravedad a orillas del Danubio, en vez de permanecer en Cádiz en espera de una ocasión más favorable

para reanudar la guerra naval en el Atlántico en coordinación con las escuadras de Brest y Rochefort. Hay quien sospecha que su verdadero propósito era retener en Tolón a toda la flota española.

De hecho, sin la cooperación de la flota de Villeneuve, el mariscal Massena pudo ocupar el Reino de Nápoles unos meses más tarde expulsando de la península italiana a británicos y rusos que pasaron a Sicilia y Corfú, respectivamente, lo que demuestra que la cooperación de dicha flota no era imprescindible. El empuje de la ofensiva anglo-rusa en el sur de Italia se había desvanecido en el Danubio, concretamente, después de Austerlitz.

Dadas las limitaciones de la flota combinada y su inferioridad cualitativa respecto a la británica no cabía esperar una victoria de la primera sobre la segunda, a lo sumo un combate de resultado incierto con bajas por ambas partes pero con la ventaja para los británicos de su mayor capacidad para reponer las pérdidas.

Según Bernard Ireland autor de la obra *Naval Warfare in de Age of Sail* la "Royal Navy" mantenía entonces en servicio 113 navíos de porte superior a los 60 cañones y 13 sin alistar en arsenales. Otros autores británicos consultados dan muchos más. Los hispano-franceses alistados a duras penas eran unos setenta.

Como estas razones debieron pasar por la cabeza de Villeneuve sólo cabe suponer que, al ordenar la salida, quizás considerara que podría burlar a Nelson sin presentar batalla como lo había hecho al salir de Tolon el 29 de marzo del mismo año. Y, en mi opinión, a punto estuvo de lograrlo.

Adoptar la línea de acción de permanecer en Cádiz era volver a una situación similar a la existente antes de llegar a cabo la fracasada maniobra estratégica que precedió a Trafalgar, con flotas de bloqueo británicas frente a las bases navales francesas y españolas, ahora, principalmente, frente a las de Brest y Cádiz donde estaban refugiadas las escuadras de Ganteaume y Villeneuve con su capacidad potencial intacta. Pero también tenían que seguir vigilando Cartagena, Rochefort y Tolón

No era razón desechable considerar que mientras la escuadra de Villeneuve se rehabilitaba, las fuerzas de bloqueo sufrirían el consiguiente desgaste de material en arboladuras y aparejos como consecuencia de los habituales temporales invernales del saco de Cádiz, sin contar la posible repercusión de las prolongadas y tediosas estancias de meses en la mar, en la

moral de las sufridas y maltratadas dotaciones británicas en gran parte enroladas a la fuerza como en la española.

Los serios motines que habían tenido lugar en la flota británica en Spithead y en el Nore años atrás que, tan severamente fueron reprimidos, podían repetirse si no se insuflaba pronto en las cansadas tripulaciones británicas el aliento moral de una victoria brillante.

A este respecto Collingwood comentó que una batalla no creaba en su ánimo el estado de ansiedad y fatiga que le producía el mantenimiento de un prolongado bloqueo.

Incluso, a más largo plazo, se podía contemplar la posibilidad de aumentar el número de unidades de la flota combinada con una mayor aportación de unidades españolas con navíos, entonces, sin alistar. Lo que se llegó a hacer después de Trafalgar rehabilitando en La Carraca a los navíos *Terrible*, *Vencedor*, *San Fulgencio* y *Castilla* aunque, evidentemente, con personal recuperado de Trafalgar. Por su parte la Marina francesa tenía en marcha un ambicioso programa de construcciones navales.

Por todo lo expuesto, hubiera sido más conveniente, desde un enfoque estratégico de más amplio alcance, mantener la flota combinada en Cádiz como «Fleet in Being» o «flota en potencia» que arriesgar su pérdida frente a otra superior para llevar a cabo una misión secundaria.

Debo aclarar que el concepto naval de «Fleet in Being» (flota en potencia) no implica necesariamente pasividad sino disposición para, aprovechando circunstancias favorables, efectuar salidas por sorpresa para ocasionar daños al enemigo y mantenerlo en permanente alerta.

Y de hecho la flota bloqueada en Brest actuó de esta forma después de Trafalgar. Aprovechando vientos favorables, sus unidades encuadradas en divisiones salieron al Atlántico para atacar el tráfico marítimo británico como ya lo habían hecho con anterioridad los almirantes franceses Missiessy y Allemand. La presencia de ellos en la mar obligó a un despliegue de la flota británica por el Atlántico y ultramar para hacer frente a esta amenaza.

No conviene olvidar que la misión principal de la Marina de guerra de cualquier nación de condición marítima, en este caso la británica, es precisamente la protección de su tráfico mercante.

Abundando en este aspecto, consubstancial a la guerra naval, fijar tan considerable número de navíos enemigos frente a la base de Cádiz implicaba detraerlos de misiones de protección directa al tráfico británico contra corsarios

propios. El comercio marítimo era lo que permitía a la Gran Bretaña financiar la guerra contra Napoleón y después de Trafalgar, como los franceses, los corsarios españoles también operaron contra mercantes y convoyes ingleses, principalmente, en aguas europeas.

La guerra al corso siempre ha sido el recurso del débil si no se tiene la superioridad naval requerida para obtener el dominio del mar mediante el aniquilamiento de la flota de combate enemiga y, durante las guerras contra Napoleón, el Almirantazgo británico se vió obligado a establecer un riguroso y oneroso sistema de convoyes, precursor de los implantados en las dos guerras mundiales del siglo xx.

La guerra al corso y el bloqueo continental estuvieron a punto de provocar el colapso de la industria británica y cortar la fuente de ingresos que le permitía a Inglaterra financiar coaliciones contra Napoleón.

Sobre la pervivencia de la «línea de fila» como formación de combate después de su fracaso en Trafalgar hay que señalar que en esta batalla naval se dieron unas circunstancias tan favorables a la aproximación perpendicular decidida por Nelson que podemos tildarlas de difícilmente repetibles.

Como después de Trafalgar no se libraron batallas navales de entidad en las que sus protagonistas fueran los airosos navíos a vela que habían señoreado los mares durante todo el siglo xviii, no disponemos de testimonios históricos que prueben lo contrario. Sí podemos decir que, años después, en la «era del acorazado» sucesor del navío como «Capital Ship» de las flotas de las principales potencias marítimas la «línea de fila» siguió vigente hasta la última batalla naval que tuvo como protagonista exclusivo al acorazado: la del estrecho de Surigao en la II Guerra Mundial en la que los acorazados norteamericanos del almirante Ollendorf cruzaron la T a los del japonés Nishimura. Aunque, entonces, la propulsión de los barcos de guerra ya no dependía del viento y maniobrar y mantener los puestos en formación era, evidentemente, muchísimo más fácil.

Hemos resaltado el principal error táctico cometido por Villeneuve en Trafalgar que fue ordenar el giro simultaneo virando en redondo para quedar mura babor aproado al norte.

Fue uno de tres principales que cometió este desafortunado almirante: los otros dos fueron dirigirse a Cádiz el 15 de agosto cuando debía haber seguido hacia el canal de la Mancha y salir de Cádiz, en circunstancias desfavorables, presumiblemente, para lavar su honra.

Aproar al SSE en dirección al estrecho de Gibraltar hubiera, al menos, retrasado el comienzo de la batalla, sin que, posiblemente, se hubiera decidido antes de que se desencadenara el temporal que cambió radicalmente el escenario.

Como se ha señalado el comportamiento de algunas unidades británicas en la fase de «aproximación», contraviniendo lo dispuesto por Nelson, pone de manifiesto que los británicos también cometieron errores tácticos aunque fueron mucho mayores los yerros de sus adversarios. Si después del combate no se exigieron cuentas a sus comandantes fue porque Collingwood, con buen criterio, prefirió no hacer recriminaciones para no empeñar la gloria de quienes, con su valor, habían hecho posible tan resonante victoria.

Desde el punto de vista exclusivamente táctico, como se verá más adelante, factor clave de la victoria británica, aparte de las previsiones de Nelson y su sistema de ataque, fue la superioridad artillera de su flota tanto en ritmo de fuego como en puntería combinada con una mayor maniobrabilidad a la hora de alcanzar posiciones de fuego favorables.

También se han señalado las dificultades que tuvo el arsenal de la Carraca para prestar todo el apoyo logístico que demandaba la presencia en Cádiz de tan numerosa flota.

Por el contrario la capacidad logística de Gibraltar, al menos en reparaciones, parece demostrada. Por ejemplo: el *Victory* desarbolado, maltrecho, haciendo agua por los costados y sin gobierno, tras muchas vicisitudes durante el temporal que se desencadenó tras la batalla, llegó a Gibraltar milagrosamente remolcado el día 26 de octubre. Ocho días más tarde, el 4 de noviembre, salía para Portsmouth con el cadáver de Nelson en un tonel de ron. Sin duda también su dotación debió cooperar con el personal del arsenal en tan pronta reparación.

Las limitaciones del arsenal de la Carraca hay que hacerlas extensivas en aquella época a los restantes arsenales navales españoles: se carecía de los materiales, repuestos y pertrechos en almacenes necesarios para aprovisionar y mantener toda nuestra flota por falta de caudales para adquirirlos.

En la mistificada y mitificada batalla de Trafalgar no se hundió nuestro poder naval como insistentemente se repite. En ella, como se verá, sólo se perdieron diez navíos. Pérdidas de mayor enjundia se habían registrado en ocasiones anteriores y pudieron ser repuestas.

La Marina de la Ilustración empezó a declinar durante el reinado de Carlos

IV, notoriamente desde el cese del conde de Aranda como jefe del Gobierno. Causa principal de esta decadencia fueron las guerras contra Inglaterra. Nuestro comercio marítimo con la América Hispana quedó dislocado y desde 1796 casi interrumpido y, como consecuencia, el tesoro exhausto. Las nuevas construcciones navales cesaron en 1799 y el mantenimiento preventivo y correctivo de las unidades en servicio se fue aplazando.

Con independencia de los graves problemas de personal con que se enfrentaba la Armada española a los que ya hemos hecho mención, antes y después de Trafalgar hubo que recurrir a lo que ahora llamamos «canivalización» es decir desguarnecer e incluso desguazar barcos para poder rehabilitar otros con el material aprovechable. Por otro lado muchos de los barcos que figuraban en la Lista Oficial de Buques de la Armada, desmantelados, se pudrieron arrumbados en los arsenales por falta de carena.

A la falta de recursos económicos que impedía mantener la flota y pagar al personal, se unió más tarde la desorganización política y administrativa del Estado que provocó la invasión francesa. Al final de la Guerra de la Independencia carecíamos de Marina.

La broma que corroía los cascos, nos ocasionó más bajas que los cañonazos de la flota Británica.