

# ANÁLISIS DE LAS FUERZAS INGLESAS (buques, mandos y dotaciones)

Charles J. ESDAILE  
Universidad de Liverpool

## Nota preliminar

Me produce cierto pudor dar esta conferencia a la que he sido invitado. Aunque me considero experto en temas napoleónicos, nunca he trabajado en los aspectos navales de la época. Si se me ha elegido para presentar dos ponencias en estas jornadas es por el hecho casual de que puedo expresarme en español, y no por mis conocimientos. Se me elige a modo de portavoz de los muchos historiadores ingleses que han escrito sobre el combate de Trafalgar. Sin su trabajo no existirían las dos contribuciones que han sido programadas para estas jornadas, y así antes que nada hay que rendir tributo a todos los autores cuyas obras forman la base principal de este trabajo, siendo los más importantes David Howarth, Andrew Lambert, Edgar Vincent, Nathan Miller, Nicholas Rodger, Brian Lavey, Nicholas Tracy, Roy Adkins, Tim Clayton, Phil Craig, Dudley Pope, Peter Goodwin y Robert Gardiner. Agradeciéndoselo a todos, expreso, en primer lugar, la esperanza de haber tratado de sintetizar sus palabras de una manera adecuada, y, en segundo, el deseo de ver traducida su obra al castellano.

Al preparar una ponencia acerca de la *Royal Navy* para un ciclo sobre el combate de Trafalgar, el autor ha tenido que enfrentarse a un dilema. Por un lado podría hablar de la marina británica en general, analizando sus posibilidades estratégicas, su organización, sus fuerzas, sus capacidades, su adiestramiento, su espíritu de combate, su historia reciente, sus hombres y sus mandos. Y por otro fijarme en el propio combate de Trafalgar, y, más precisamente, en las fuerzas navales inglesas presentes. Por varias razones esta segunda posibilidad es la que creo más adecuada.

En primer lugar debo decir que estas jornadas no se presentan como un ejercicio de historia institucional, aunque sí constituyen un intento de acercamiento a un determinado momento en concreto. Y, en segundo, que la batalla, no fue librada por una armada en su totalidad sino por una fracción

determinada de sus buques y dotaciones. Es obvio que las dos opciones apuntadas tendrían mucho material en común, pero al fin y al cabo estamos aquí para hablar de una acción puntual, por lo cual parece mejor restringir nuestras palabras a unos parámetros bastante limitados.

Se empieza con una parte fundamental, los navíos de guerra que se lanzaron sobre la escuadra franco-española en aguas de Trafalgar aquel 21 de octubre de 1805. Como es bien sabido, sin contar sus buques auxiliares – cuatro fragatas, una goleta y una balandra– la flota británica consistía en veintisiete *ships of the line of battle* (lit. “navíos de línea de batalla”; de aquí la palabra inglesa *battleship*). En la terminología de la época, se clasificaban los navíos de guerra según el número de bocas de fuego que montaban, y bajo esta regla podemos hablar de tres de cien; cuatro de noventa y ocho; uno de ochenta; dieciséis de setenta y cuatro; y tres de sesenta y cuatro (1). Y, si queremos hablar de cifras totales, podía Nelson contar con los servicios de 2.148 cañones frente a los 2.626 de sus oponentes (cabe decir que en realidad la diferencia fue algo menor: muchos navíos británicos llevaron un número bocas de fuego superior a las de su armamento teórico, siendo un ejemplo el HMS *Victory* que llevaba 102 cañones en vez de 100). Para los que son expertos en el tema podía parecer que un navío es un navío, es decir, que todos los buques de vela de una escuadra eran más o menos equivalentes, con la excepción, quizás, de la diferencia no muy grande en el número de cañones que llevaban y, por extensión, su tamaño.

En términos generales, esto es aceptable: todos los navíos británicos en Trafalgar montaban tres palos, y mostraban la silueta normal de dos o tres puentes corridos. A proa –al menos normalmente– y popa llevaban plataformas elevadas –los restos de los llamados «castillos» de la época moderna–, y sus cascos se distinguieron por largas líneas de troneras para los cañones, los cuales se dispusieron en líneas laterales continuas con, por razones obvias, las piezas más grandes en los niveles bajos y las piezas más pequeñas en los niveles altos. Cabe decir, también, que, en líneas generales,

---

(1) 100: *Victory*, *Royal Sovereign*, *Britannia*; 98: *Téméraire*, *Neptune*, *Prince*, *Dreadnought*; 80: *Tonnant*; 74: *Leviathan*, *Conqueror*, *Ajax*, *Orion*, *Minotaur*, *Spartiate*, *Defiance*, *Belleisle*, *Colossus*, *Mars*, *Bellorophon*, *Achille*, *Revenge*, *Swiftsure*, *Defence*, *Thunderer*; 64: *Agamemnon*, *Africa*, *Polyphemus*. Por razones que se desconocen, estas totales se calcularon con la exclusión de las *carronadas* (véase abajo), y, lo que es más entendible, otras armas secundarias como los *swivel-guns* que aparecieron sobre los parapetos de los puentes superiores de muchos navíos.

en este sentido no había mucha diferencia, no solamente entre los buques de la propia escuadra inglesa, sino entre los buques de uno y otro bando. De aquí, por cierto, la costumbre de pintar todos los navíos de una armada en un solo color, recayendo la elección de la Royal Navy en un amarillo fuerte (fue por la misma razón por la que Nelson insistió en Trafalgar en el uso de la famosa *white ensign* para todos los buques de su mando, para evitar confundir los dos colores alternativos –el *red ensign* y el *blue ensign*– con la bandera tricolor francesa) (2).

Pero a pesar de todas las semejanzas de que hemos hablado, existían algunas diferencias entre los buques por lo cual debemos dedicarles algunos momentos en una especie de revista naval. En el corazón de la escuadra se encontraban los *battleships* (navíos de línea de a 100 ó, según la frase alternativa, navíos de *first rate* (es decir, primera clase). De este tipo había tres representantes en Trafalgar, siendo el más famoso el buque insignia de lord Nelson HMS *Victory*, y ocho en la marina inglesa en total. Al tratar las dimensiones del *Victory* con 186 pies de eslora y 2.162 toneladas de desplazamiento, se ve claramente que hablamos de buques imponentes cuyo solo tamaño era un arma poderosa, al menos en términos psicológicos. Tenían también sus desventajas –no se podían mover muy rápidamente– pero en el combate fueron un enemigo devastador. Así en Trafalgar, solamente contando sus piezas de mayor calibre, montó el referido HMS *Victory* treinta cañones de a treinta y dos, veintiocho de a veinticuatro y veintiocho de a doce, siendo el resultado una andanada de 1.020 libras de plomo. A continuación de estos verdaderos reyes del mar vinieron los cuatro navíos de *second rate* (buques de línea de segunda clase), armados, en teoría, con noventa y ocho bocas de fuego, de los que había once en servicio en 1805, representaban un equilibrio entre el poder de combate y el coste económico. Con sus tres puentes y de construcción robusta, pudieron luchar contra la mayoría de los navíos enemigos sin problemas, y con su tamaño más pequeño y su menor tripulación –750 hombres en vez de los 850 del *Victory* y sus similares– representaron

---

(2) La vexilología de la Royal Navy necesita algunas palabras de explicación aquí. Desde los tiempos de Cromwell, se había dividido la flota en tres partes –la división blanca, la división roja y la división azul– y fue normal que cada buque utilizara la bandera correspondiente a su unidad, siendo todas iguales excepto en el color básico. En 1864 se abolieron las tres divisiones, y en esa fecha se convirtió el *white ensign* en la bandera de toda la armada, aunque sobrevivieron las viejas banderas, siendo dadas a la flota comercial y a la Reserva Naval.

un ahorro financiero bastante apreciable (necesario para poder mantener una armada muy grande, con menos gasto, pues la economía era un principio constante en el Almirantazgo de Londres). Sin embargo, ganar una cosa fue perder otra. Con una eslora de 185 pies y 51 pies de manga, los navíos de a 98 no tenían rapidez de maniobra, ya que el hecho de tener tres puentes, y un calado bastante reducido, suponía un centro de gravedad bastante alto. Resultaban unas embarcaciones torpes y lentas, que siempre tenían dificultad en la maniobra, por lo que en Trafalgar el HMS *Prince* y el HMS *Dreadnought* no pudieron mantener los puestos asignados en el despliegue inglés y terminaron maniobrando con independencia (3).

Pero estos buques especialmente poderosos constituyeron solamente una minoría de las fuerzas de Nelson. Como en casi todas las acciones navales británicas de las Guerras Revolucionarias y Napoleónicas, los navíos más característicos del despliegue inglés fueron los buques de a setenta y cuatro, que constituyeron algo más de la mitad de los buques de línea en presencia. Conocidos junto a los navíos de sesenta y cuatro (véase abajo) como «third rate» (tercera clase) éstos eran de dos tipos. Originalmente fueron unos buques de 168 pies ingleses y un desplazamiento de 1.650 toneladas, y estos navíos fueron conocidos como «Common-Class Seventy-Fours» (es decir «setenta y cuatro de clase común»). En 1805 la Royal Navy tenía treinta buques de este tipo en servicio activo. Pero las derrotas navales de la Guerra de Independencia Americana dieron lugar a un periodo de reflexión entre los almirantes y constructores británicos, siendo el resultado la construcción de una variante de ese tipo que se llamó el «Large Class Seventy-Four» (setenta y cuatro de clase grande). Con diecinueve navíos en servicio en 1805, llegó esta clase a tener un desplazamiento de 1.900 toneladas y una eslora de 180 pies y mejoraron mucho la velocidad y estabilidad en la mar. Sin embargo, su mayor eslora aumentaba el riesgo de quebranto durante los temporales, especialmente después de periodos de servicio prolongados, y su precio llegó a las 46.000 £ en vez de las 37.000 £ que costaron sus primos hermanos anteriores (más pequeños) (4). Aún así los «Large Class Seventy-Fours» podían dominar las olas mejor que los navíos de a 100 y 98. Y, por esta razón

---

(3) GARDINER, R.: «Ships of the Royal Navy: the Second-Rate», in R. Gardiner (ed.), *Nelson against Napoleon: from the Nile to Copenhagen* (London, 1997), pp. 117-19.

(4) GARDINER, R.: «Ships of the Royal Navy: the seventy-four gun ship» in R. Gardiner (ed.), *The Campaign of Trafalgar. 1803-1805* (London, 1997), pp. 174-7.

fue el buque de setenta y cuatro el eje central de la presencia global de la Royal Navy, constituyendo esta última clase de buques de línea que salió de los astilleros ingleses el núcleo de las operaciones de larga duración. Llegamos aquí al navío de a sesenta y cuatro cañones. Con solamente tres representantes en Trafalgar, fue la clase menos numerosa en el despliegue de toda la Royal Navy que, en 1805, tenía ocho de estos buques en servicio activo. Y esto era bastante natural: con la construcción de más y más navíos de ochenta o más bocas de fuego, estos buques se habían convertido en los puntos débiles de la línea de fuego antes de las Guerras Francesas. Muy pequeños –tenían una eslora de solamente 160 pies– sus piezas se limitaron a cañones de a 24 como máximo, y así no podían batirse contra la mayoría de los buques enemigos. A veces, sin embargo, combatir no era lo único importante. Los navíos de a sesenta y cuatro fueron tan rápidos como ágiles, y así muchas veces pudieron evitar a oponentes más poderosos o alcanzar posiciones ventajosas. Así, un viejo mando de Nelson, el HMS *Agamemnon* era el buque más rápido de toda la escuadra inglesa en Trafalgar, y evitó grandes daños por una táctica excéntrica de maniobrar libremente entre los buques de uno y otro bando tirando a blancos de oportunidad tan rápidamente como se presentaban (parece que su tripulación se había preparado para esta eventualidad concentrándose en la técnica del fuego deliberado y apuntado a distancias mucho mayores que las normales para los otros navíos británicos) (5).

El navío de a cien, el navío de a noventa y ocho, el navío de a setenta y cuatro, y el navío de a sesenta y cuatro fueron los buques ingleses de Nelson. Pero tenemos también que hablar de otra clase, aunque en este caso había solamente un representante –el HMS *Tonnant*– en su escuadra, el navío de ochenta cañones. Todos los buques de este porte procedían de la marina francesa, donde constituyeron una clase muy importante. Construidos para viajes de larga distancia, su eslora –194 pies– les hizo una de las clases más

---

(5) GARDINER, R.: «Ships of the Royal Navy: the sixty four-gun ship» in R. GARDINER (ed.), *The Victory of Seapower: Winning the Napoleonic War, 1806-1814* (London, 1998), pp. 70-1. Para el comportamiento del HMS *Agamemnon* en Trafalgar, véase N.A.M. Rodger, *The Command of the Sea: A Maritime History of Britain, 1649-1815* (London, 2004), pp. 541-2.

R. GARDINER, «Ships of the Royal Navy: the eighty-gun ship», in R. Gardiner (ed.), *The Naval War of 1812* (London, 2001), pp. 136-7. Cabe decir que había dos otros navíos capturados a los franceses en la escuadra de Nelson – el *Belleisle* y el *Spartiate* – pero, ambos buques de a setenta y cuatro, se diferenciaban muy poco de sus equivalentes ingleses.

rápidas en servicio en comparación con cualquiera de las marinas de guerra de Europa en 1805. Y el *Tonnant* fue sin duda un buen ejemplo. Capturado en la batalla de Abukir en 1798, había experimentado una renovación total en los astilleros navales de Plymouth, y ya montó un armamento de treinta y dos cañones de a treinta y dos y treinta y cuatro de a dieciocho, además de dieciocho carronadas –una pieza verdaderamente temible de la que hablaremos luego–. En palabras de uno de sus oficiales fue «un glorioso buque de buques» (6).

Terminemos con la revista. Como sin duda saben todos los marinos aquí presentes, un buque no es simplemente un conglomerado de datos: tantas toneladas, tanta eslora, tantos cañones, tantos mástiles, tantos hombres, etc., etc. Al contrario, es bien notorio que dos embarcaciones físicamente idénticas pueden tener características de manejo absolutamente opuestas. Para los marinos, la razón es fácil: el buque es un ser casi vivo y así tiene su carácter, casi una personalidad propia. Obviamente, se trata aquí de romanticismo, pero un romanticismo bastante agudo, en el que las diferencias de uso, de servicio y de construcción no pueden por menos que afectar a la ejecución de cualquier acción. Y fueron las diferencias todavía más grandes en la época de la vela. Si pensamos en el material de construcción por ejemplo, es decir, la madera- tenemos que recordar que es una materia orgánica y, además, que la construcción se ejecutó al aire libre. Pero, además, la obra fue bastante lenta –normalmente duraría dos o tres años. Y, como se sabe, la madera y el agua no se concilian muy bien, siendo el resultado un problema muy extendido de podredumbre. Pero este mal avanzaba a un ritmo condicionado por una multitud de factores, y así llegamos al punto en que una pieza fundamental del rompecabezas con que nos enfrentamos iba a variar enormemente de buque a buque. Podríamos pasar toda la tarde debatiendo este tema respecto de los navíos de Nelson, pero creo que lo veremos mejor tratando unos pocos ejemplos. Empecemos con el «First-Rate» HMS *Royal Sovereign*, el buque insignia del segundo de Nelson, almirante Collingwood. Como hemos visto ya, los navíos de tres puentes nunca fueron ni muy rápidos ni muy aiosos en su comportamiento ante las olas, aunque el *Royal Sovereign*, en particular, tenía una reputación especialmente mala. Parece ser que la incidencia de la podredumbre en el mismo, fue especialmente acusada: ya en 1803 había

---

(6) Cit. R. ADKINS, *Trafalgar: the Biography of a Battle* (London, 2004), p. 30.

escrito Collingwood que el buque estaba «tan podrido que no era apto para navegar» y, lo que es más, durante los últimos seis meses de viaje «nos separó de la eternidad solamente una lámina de cobre» (7). Y, hablando de cobre – es decir la plancha de cobre que cubría obras vivas de todos los buques de la Royal Navy– incluso esta protección había mostrado muchos defectos en su construcción, siendo el resultado un buque tan pesado y lento que tenía el apodo «West-Country Wagon» (8). También fue muy lento el navío de a noventa y ocho, HMS *Neptune*. Por contraste, los *Défence*, *Défiance* y *Mars* –todos navíos de a setenta y cuatro– tenían la reputación de ser particularmente rápidos, mientras que el HMS *Victory* –en 1805 un buque casi nuevo gracias a un largo periodo de reconstrucción en los astilleros reales de Chatham– podía igualar la velocidad de muchos buques menos imponentes (en condiciones óptimas podía alcanzar los diez nudos)(9).

Los buques ingleses estaban generalmente muy bien armados. A primera vista podía parecer que no había nada especial en su artillería a este respecto: así las líneas amenazantes de las bocas de fuego que ostentaban en sus cascos no se diferenciaban en apariencia de sus equivalentes navíos de España y Francia. Pero la realidad era otra. La marina inglesa tenía todas las ventajas de una revolución industrial a su servicio. Vamos primeramente al arma predominante en todas las armadas de la época napoleónica. Hablamos aquí del cañón largo de tubo liso. Aparentemente estas armas se parecían muchos a las bocas de fuego de sus oponentes. Se montaron en cureñas muy parecidas; se fijaron en su sitio en el buque por los mismos cabos, se dispararon municiones del mismo tipo –de bala, de cadena, de metralla, etc.–; se mostraron más o menos iguales en términos de calibre y longitud; y se dotaron de una manera muy parecida. Sin embargo, podemos hablar de diferencias muy significativas. Tenía la Royal Navy el apoyo de técnicos de primera clase y desde la época de la Guerra de la Independencia americana se había introducido toda una serie de mejoras. Algunos de estos cambios se relacionaron con la cureña y la configuración del cañón –en opinión del

---

(7) *Ibid.*, p. 101; B. Lavery, *Nelson's Fleet at Trafalgar* (London, 2004), p. 137.

(8) Como muy bien se entiende, no es muy fácil traducir los apodos. El significado básico aquí es «carromato del Oeste» pero el «West Country» a que se refiere fue una zona de Inglaterra bastante remota y retrasada y así la visión que se ofrece es la de un vehículo particularmente lento y torpe, por no decir monstruoso.

(9) Para todo tipo de datos técnicos sobre HMS *Victory*, véase su *website* oficial, es decir: <<http://www.hms-victory.com>

almirante Gravina «la cureña inglesa era la mejor en Europa», mientras que la adición de un anillo en la boca del tubo fue una gran ayuda respecto al manejo y estabilización de la pieza— pero los cambios más importantes fueron los que afectaron a la construcción del tubo. Así los cañones ingleses se fundieron en hierro, siendo éste originalmente un material de muy poca fiabilidad. Para evitar explosiones accidentales de la boca, la única solución fue construir tubos con las paredes muy gruesas. Sin embargo, por los años ochenta del siglo XVIII los ingenieros ingleses habían perfeccionado la técnica de fundición tanto que cada tubo utilizaba bastante menos hierro. De aquí se deducen dos cosas: con las mismas toneladas, los buques ingleses pudieron llevar más cañones que los de Francia y España (incluso había muchos que llevaron un número superior al de su armamento teórico); y, enfrentados con un peso mucho menor, los marineros pudieron tirar a un ritmo mucho más rápido (otra cosa que influyó bastante fue la decisión del cañón de a cuarenta y dos —un arma sumamente poderosa pero también muy difícil de mover y cargar— como el armamento más pesado de los navíos más grandes. Y aquí también volvemos otra vez a la tecnología: estando mejor fundidos que los de sus oponentes, los cañones ingleses pudieron efectuar más disparos antes de sufrir una explosión desastrosa del tubo. Además el ritmo de fuego fue mayor en los buques ingleses merced a un ingenioso sistema de plano inclinado que metía el cañón en batería por la acción de la gravedad, ahorrando esfuerzo a los sirvientes del cañón (10).

Pero no utilizaron los británicos solamente el cañón tradicional de tubo largo. Aquí llegamos a un arma que hasta muy recientemente se desconocía en el armamento de sus oponentes, es decir la llamada *carronada*. Venía el nombre de esta pieza de artillería muy especial de su fábrica de origen, siendo ésta la herrería de Carron en Escocia. Producida por primera vez en 1776, este arma fue el resultado de un intento de mejorar la potencia de fuego de los navíos británicos por medio de un aumento en el número de bocas de fuego que se montaban. Había la necesidad, entonces, de piezas de poco tamaño físico y mucho poder destructivo, y la solución se encontró en un nuevo tipo de cañón. Tenía éste una longitud muy corta y un tubo cuyas paredes eran mucho menos gruesas que las del tubo tradicional. De esta manera consiguieron varias ventajas. Al ser el peso de la pieza mucho menor,

---

(10) LAVERY, *Nelson's Fleet*, p. 149



y además el tamaño de la cureña mucho más pequeño, los buques pudieron montar más bocas de fuego, reducir la dotación de cada pieza –solamente ocho hombres en vez de catorce– y operar con mucha mayor rapidez, y tanto más porque, en vez de la cureña naval tradicional de tipo «carreta», en 1797 se introdujo una cureña nueva en que el tubo producía el rebufo antes de volver a su posición original (11). Y al ser las piezas más ligeras, fue también posible aumentar los calibres: el cañón tradicional más imponente que se podía montar a bordo disparaba una bala de treinta y dos libras, pero la carronada llegó a fabricarse en una versión que disparaba una bala de sesenta y ocho libras. Fue, fruto de estos cambios, un arma verdaderamente mortífera. Equipado con piezas de tipo *carronada*, podía un mismo buque multiplicar el peso de la metralla disparada en una andanada –es decir, la descarga simultánea de todas las piezas de una banda. Y las versiones más grandes rápidamente ganaron el apodo de *smasher*–literalmente «aplastador»– como resultado del daño que podían infligir (en Trafalgar un sólo disparo de una de las *carronadas* de a sesenta y ocho mató a cien hombres en el navío francés *Bucentaure*). Pero ésto tenía un precio. En el fondo existió una reducción enorme de la carga de proyección utilizada en cada disparo, lo que trajo como consecuencia una disminución muy seria del alcance de las piezas, y significó un perjuicio significativo. Así que los ingleses prefirieron una combinación de armas, incluso con una preponderancia bastante marcada a favor del cañón tradicional. Contó el HMS *Victory*, por ejemplo, solamente dos carronadas entre las 104 bocas de fuego de su armamento, mientras que el *Bellorophon* –un buque de setenta y cuatro– tuvo cuatro. Ésta era más o menos la situación normal, pero había buques en que sus comandantes individualmente habían tomado decisiones mucho más radicales: el HMS *Achille*, sesenta y cuatro cañones y veinte carronadas y el HMS *Revenge*, sesenta y dos cañones y veintidós carronadas. Estamos en presencia, pues, de un arma secundaria, pero a la vez un arma secundaria muy apropiada para el estilo de acción que siempre había pensado el almirante Nelson y que se iba a librar en Trafalgar. Y fue un arma con la que los franceses y españoles contaron en muy escaso

---

(11) Vale la pena ofrecer alguna explicación aquí. No fue, obviamente, este sistema el sistema hidráulico tan típico de la artillería de hoy, el cual, curiosamente, se inventó en 1897. Lo que pasó, por contraste, fue que el tubo de cada pieza se montó sobre un bloque movable. En el momento de tirar, este bloque se movía hacia atrás sobre un carril en un plano inclinado, siendo devuelto a su posición inicial por medio de la fuerza de la gravedad

número. Se habían utilizado por primera vez en la armada francesa en 1798 y, en vísperas de Trafalgar, siete años después, encontramos entre la correspondencia de Napoleón la nota urgente siguiente: *¡Por el amor de Dios, envíame más carronadas!* (12).

Tuvieron los navíos de Nelson, entonces, dos clases de munición pesada tan eficaces como complementarias. Pero si es cuestión de hablar de ventajas técnicas, hay que pensar también en una innovación en el método de tirar de la que solamente gozaron los ingleses. Así para disparar cualquier cañón de la época, había que prender fuego a la carga de proyección, siendo esto efectuado a través de un orificio en el tubo (oído) situado en la contera del cañón. Hasta hace poco todas las armadas del mundo habían utilizado una mecha ardiente —es decir una filástica empapada en una solución química sujeta a una alargadera en su extremo— para este fin; este método tenía muchas desventajas: existía siempre un pequeño retraso entre la aplicación del fuego y la explosión de la pólvora; si se movía mucho el navío aplicar el fuego en el oído no era siempre fácil; y, por fin, tener fuego en un buque de madera lleno de pólvora no era lo más recomendable. Pero aquí entró en escena una invención británica muy eficaz. Así cada pieza se modificó por la adición de un sistema de chispa de piedra, la cual se podía aplicar por medio de un cabo largo. El resultado fue eficaz, y así los artilleros ingleses tuvieron muchas más posibilidades de sincronizar sus tiros con el movimiento del buque, cosa que obviamente conducía a una mejora en su precisión (13). Y había además otra ventaja por parte inglesa; en la llamada época de la pólvora fue la misma pólvora un elemento clave, y en este aspecto también estaban los ingleses mejor que sus oponentes. Así Gran Bretaña obtenía mejores salitres que Francia y España, por lo cual la pólvora de Nelson fue mucho más fiable que la de Villeneuve y Gravina (se ha estimado la mejora del rendimiento en un veinte por cien) (14).

Antes de revisar el factor humano, debemos mencionar otra cosa. Así, en aquella época sin radio, las comunicaciones entre buques se basaban en el uso de las señales visuales. En esto también la ventaja recayó del lado de los

---

(12) Cit. Clayton, T. and Craig, P.: *Trafalgar: the Men, the Battle, the Storm* (London, 2004), pp. 97, 109. Para un artículo sobre la *carronade*, véase W. Reid, «Carronades» *War Monthly*, I, No. 8 (noviembre, 1974), pp. 44-8.

(13) HOWARTH, D.: *Trafalgar: the Nelson Touch* (London, 1970), p. 135.

(14) CLAYTON and CRAIG: *Trafalgar*, p. 97.

ingleses. Los franceses y los españoles utilizaron el sistema de banderas de colores que era la solución más obvia al problema pero, igual que en la marina inglesa, se podían enviar solamente las órdenes más simples. En cambio en 1800 un oficial naval inglés llamado sir Home Popham, que luego iba a rendir servicios distinguidos en la guerra peninsular, inventó un nuevo sistema de señales mucho más flexible por el que era posible enviar cualquier mensaje imaginable, siendo el resultado que los ingleses en 1805 tuvieron el mejor sistema de comunicaciones del mundo. Pasar mensajes resultaba muy lento, es cierto, pero al menos el famoso «Inglaterra espera que todos los hombres cumplan con su deber» se podía decir (15).

En términos tanto de buques como de armas, pudo Nelson congratularse aquella mañana otoñal de 1805. Y sucedía lo mismo con los hombres. Empezamos aquí con una exposición, si bien algo breve, del sistema de reclutamiento de la Royal Navy en las guerras de 1792-1815. Como es notorio, «Jack» fue muy pocas veces un voluntario. Se ha calculado que en 1812 solamente el quince por ciento de los marineros ingleses eran voluntarios, aunque ciertamente este quince por ciento era más un producto de la pobreza que del patriotismo (un ejemplo algo triste lo constituyen los chicos huérfanos alistados más o menos forzosamente en la marina a la edad de doce o trece años. Mientras que, como en el ejército, había siempre muchos irlandeses, el veintinueve por ciento de los marineros embarcados en Plymouth en el año anterior a Trafalgar, en comparación con el cuarenta y siete por ciento de ingleses –también había marineros de otras procedencias como los esclavos huidos que aparecieron en muchos navíos). Y si buscamos la razón para esta falta de entusiasmo, la respuesta es fácil: podía ganar un marinero más paga en un navío mercante y esto sin enfrentarse a los horrores del combate naval (muchas veces se habla también aquí de las malas condiciones de vida en la Royal Navy y su sistema brutal de disciplina, pero en realidad tanto las condiciones como la disciplina tampoco convencían mucho en los buques mercantes). ¿Cómo mantener, entonces, una armada cuya tripulación se estipuló en 1805 en 120.000 hombres? La respuesta, obviamente, fue el reclutamiento forzoso. Existían dos formas. En 1795 se había promulgado una ley conocida como el «Quota Act», la cual especificaba una cuota anual

---

(15) TRACY, N.: *Nelson's Battles: the Art of Victory in the Age of Sail* (London, 1996), pp. 49-51, pp. 91-2.

de reclutas navales para todos los condados del país. Satisfacer el cupo era casi imposible; el efecto más grande de esta medida fue dar a los jueces y a la justicia la posibilidad de enviar muchos criminales a la armada. Mucho más famosa, sin embargo, fue la otra medida, centrada en la facultad tan conocida como notoria del *press-gang*, esto es el secuestro. En todos los puertos y, en momentos de apuro o dificultad, muchos pueblos del interior también, se enviaron partidas de marineros a las calles, los mercados, las tabernas y los burdeles para echar mano de cualquier persona que se les antojara. Por razones obvias, normalmente intentaban actuar por sorpresa mientras que sus correrías no podían por menos que caracterizarse por la violencia (había también una especie de milicia –el llamado *Impress Service*– que se dedicaba permanentemente a ese cometido). Y por si esto no fuera bastante había también el *maritime press*, por el cual los capitanes de la Royal Navy podían secuestrar marineros de buques mercantes que se encontrasen en puertos como Gibraltar o incluso en el propio mar. Lo ideal, por cierto, era cubrir las necesidades del servicio con marineros ingleses experimentados, y en teoría la ley prohibía la retención de otras personas, pero ni los ciudadanos extranjeros, ni los hombres con poca experiencia en la mar podían garantizar su libertad, siendo un grupo particularmente vulnerable los marineros procedentes del joven Estados Unidos (el once por ciento de la recluta procedía de países o zonas ajenos a Inglaterra, mientras que en 1803 la tripulación del HMS *Thunderer* al comienzo de la Guerra incluía al menos cincuenta y un *landsmen* –es decir, campesinos. Poco contentos con su suerte, estos hombres se fugaron en gran número, pues la fuga era una tentación para todos – solamente en el primer año de las Guerras Napoleónicas desaparecieron un diez por ciento del llamado *lower deck*– y por esta razón el servicio naval se caracterizó no solamente por sus condiciones de vida horribles sino también por la práctica, al menos en teoría, de encerrar a las tripulaciones en sus buques durante sus estancias en puerto (16).

A primera vista, entonces, podemos pensar que la reputación que ganó la Royal Navy en las guerras napoleónicas fue, por lo menos, sorprendente. Maltratados, mal pagados, mal reclutados y mal dispuestos, los marineros británicos, con todo, lucharon con mucho heroísmo y determinación. Hubo

---

(16) Para una introducción general, vease LAVERY, *Nelson's Fleet*, pp. 48-55; P. GOODWIN, *Men o'War: the Illustrated History of Life in Nelson's Navy* (London, 2003), pp. 37-43; RODGER, *Command of the Ocean*, pp. 442-53, 489-506.

muy pocas acciones navales en las crónicas de las guerras francesas y así se puede decir que en muchos casos las tripulaciones británicas entraron en combate con la ventaja de varios años de servicio. Durante este periodo se habrían acomodado a su nueva situación, mientras que para los marineros profesionales en realidad no fue mucho peor que en el servicio a bordo de buques mercantes para los hombres sin ninguna experiencia habría supuesto el aprendizaje, al menos, de las técnicas básicas. Y durante este periodo también muchos de los hombres más rebeldes ya habrían desertado—incluso hay evidencia que muchos capitanes deliberadamente les ofrecían oportunidades para fugarse. Y los que quedaron llegaron a aprender que la vida naval no era tan terrible. Había en la Royal Navy una atmósfera general de confianza y competencia, dando esto lugar primeramente a unas expectativas generalizadas de supervivencia y, en segundo lugar, a la esperanza de conseguir grandes premios pecuniarios: cualquier tripulación que capturara un buque enemigo recibía en compensación el valor de tal buque. Y a los premios se unía la posibilidad de la promoción; podía un hombre fiable llegar a una posición bastante responsable—por ejemplo, capitán de pieza— después de un relativo breve tiempo de servicio. Mientras tanto, hay que recordar también que esto supuso un periodo de reforma en la Royal Navy. Muchos oficiales quedaron horrorizados frente el espectáculo de los motines navales de 1797 —un episodio que no podemos dejar de mencionar aquí, pues fue verdaderamente alarmante para todo el *establishment*— tras lo cual se experimentó una mejora bastante grande en las condiciones de servicio: aunque la comida siguió siendo asquerosa, había menos palos y más libertad. En muchos buques, por ejemplo, se permitieron las visitas a tierra, y algunos capitanes no hicieron caso de la presencia, en teoría prohibida, de un número indeterminado de mujeres. Otras cosas que se lograron fueron el estímulo mediante recreaciones y juegos —había, por ejemplo, un navío con no menos de tres compañías de teatro—, la concesión de vez en cuando de raciones suplementarias de alcohol y la expresión de una actitud decente y respetuosa por parte de los oficiales. Y bien o mal, con los marineros totalmente secuestrados del resto del mundo durante mucho tiempo, era el buque la única comunidad, el único hogar, que tuvieron (aunque cabe decir aquí que muchos miembros de una tripulación solían venir de los mismos distritos y, a veces, pueblos). Con estos métodos llegaron muchos buques a tener una situación interna bastante halagüeña en que el *lower deck* se entregó a la

lucha con mucho heroísmo y dedicación, y tanto más porque se habían creado las condiciones en que podían florecer los frutos de un largo programa de acondicionamiento cuyo punto esencial era que un solo «Jack Tar» equivalía a cualquier número de extranjeros miserables. Y todo esto sin ni siquiera mencionar la influencia de Nelson, lo cual es un tema que debemos tocar más adelante (17).

Había además otra cosa. Para muchas tripulaciones británicas la guerra significaba patrullar los mares durante meses. De aquí vino su superioridad en términos de capacidades marineras –cualquier buque inglés maniobraba mejor que casi cualquier buque enemigo comparable. Podía una tripulación normal cambiar una vela dañada en diez minutos, por ejemplo, y esto en medio de una tormenta feroz. Pero también significaba la oportunidad de practicar el uso de la artillería, y esto se hacía con mucha frecuencia, siendo muy importantes los resultados. En algunos navíos los artilleros podían tirar casi una vez cada tres minutos, aunque era casi imposible mantener un ritmo así hasta para la mejor tripulación –el esfuerzo físico que esto suponía era demasiado grande y porque ningún navío podía asignar una dotación completa a sus cañones (para el *Victory* ésto habría supuesto un aumento de un cuarenta y cuatro por ciento en su tripulación). No hay duda que el gran nivel de adiestramiento de que gozaron las dotaciones fue uno de los puntos clave en la superioridad naval británica. Probablemente debemos hablar de un disparo cada cuatro minutos, en comparación con lo que mencionan algunos informes franceses respecto a la Guerra de los Siete Años y de la Independencia de los Estados Unidos –conflictos ambos en que la flota francesa se encontró en muy buenas condiciones de preparación– que hablan de una media de entre cinco y seis disparos por hora (18).

Buena disciplina y buen adiestramiento significan buenos oficiales, y no es sorprendente que la calidad de los almirantes, comandantes, capitanes, tenientes y cadetes de la Royal Navy fuera muy buena, incluso espléndida. Por premura de tiempo no es posible ofrecer un análisis completo de la situación, pero vale la pena exponer algunos datos. En primer lugar estamos ante la presencia de un cuerpo profesional con el que no tuvieron nada que ver muchas de las normas supuestas del Antiguo Régimen. Así de nada valía

---

(17) El análisis más coherente que he visto del fenómeno aquí descrito se encuentra en Howarth, *Nelson Touch*, pp. 29-36.

(18) Véase Rodger, *Command of the Sea*, p. 540.

el ser noble, ni siquiera el venir de «buena familia». En teoría cualquier varón podía solicitar el puesto de cadete en uno de los buques de Su Majestad. Era normal, eso sí, preferir a los hijos de oficiales, y luego darles prioridad en los ascensos. Pero fuera de eso nos encontramos con una situación de mucha fluidez en la que el talento contó para mucho, incluso hay casos de marineros rasos que llegaron al rango de capitán de navío o de almirante (aunque cabe decir que en la práctica la oficialidad se componía de grupos con alguna educación). Y en parte fue esto el resultado de una situación en la cual el favor tuvo muchos límites. Así el hijo del mismo almirante Nelson no habría podido ascender de cadete a teniente si no hubiera sacado buenas notas en los exámenes correspondientes, que tenían la fama de ser tremendamente difíciles. Al rigor académico, mientras tanto, se juntó la experiencia. Muchos cadetes empezaron sus carreras navales a una edad muy temprana: doce años era absolutamente normal, y habían también cadetes de diez, ocho y hasta de cinco años. El resultado, por cierto, era que había muchos oficiales en la flota cuya experiencia de combate provenía de la Guerra Americana de 1776-1783. Había también oficiales malos, por cierto, pero la impresión general era de competencia, profesionalidad y dedicación (19).

Aquí llegamos ahora a los hombres de Trafalgar. Como sus navíos, se pueden ver como muy representativos de los *wooden walls* de Gran Bretaña. Lucharon en Trafalgar alrededor de 21.500 hombres de los cuales 1.482 vinieron de fuera de la Gran Bretaña. De los británicos hay que recordar que muchos fueron irlandeses, mientras que el grupo extranjero más grande era el representado por ciudadanos de los Estados Unidos con 373 hombres, aunque había contingentes significativos de Italia (136), Suecia (83) y Francia (57). Es difícil saberlo, pero probablemente hasta las tres cuartas partes fueron producto de la recluta forzosa. Para una visión más detallada vamos a analizar un par de navíos representativos. En el HMS *Victory* tenía 444 ingleses, sesenta y seis escoceses, sesenta y tres irlandeses, dieciocho galeses, veintidós americanos, diez negros, siete holandeses, cuatro italianos, cuatro malteses, tres franceses, tres noruegos, tres alemanes, dos daneses, dos indios y un ruso, de los cuales es la opinión de Howarth- algo menos de la mitad llegaron a bordo por medio de *press*. Y en el HMS *Tonnant* había 272 ingleses, 128 irlandeses, cuarenta y cuatro escoceses, treinta y tres irlandeses y un número

---

(19) *Ibid.* pp. 507-27 *passim*; GOODWIN, *Men o' War*, pp. 54-70.

indeterminado de extranjeros, entre ellos dos franceses y un venezolano. Y como en el resto de los buques de la escuadra –una excepción fue el HMS *Bellorophon* que no se había dejado fuera de servicio en 1801 y por esta razón tuvo muchos hombres ya alistados desde la Guerra Revolucionaria de 1792-1801 –las tripulaciones estaban constituidas por hombres muy jóvenes: en el *Victory* había cien hombres menores de veinte años, incluyendo en este total algunos chicos de doce o trece e incluso de diez años; y en el *Tonnant* la edad media fue alrededor de veinticinco años. En la opinión de muchos oficiales no había bastantes *able seamen* –es decir, marineros de, digamos, primera clase– pero ambos navíos habían estado en servicio ininterrumpidamente casi dos años y medio por lo que se puede hablar de una experiencia considerable (20). Es necesario decir aquí que había otros buques en peores condiciones a este respecto: el HMS *Revenge*, un navío nuevo con solamente cuatro meses de servicio en Trafalgar, tenía una tripulación enteramente bisoña y en su mayor parte forzosa. Y, aunque hay que recordar que muchos de sus miembros fueron por lo menos marineros bastante experimentados, parece que su capitán, Robert Moorsom, tuvo muchos problemas en imponer la disciplina, entre el 25 de julio y el 2 de septiembre se castigó al menos a trece hombres con el látigo (21). Pero en general la situación fue bastante favorable. Y lo mismo sucedió con los oficiales. Había, seguramente, algunos malos: el comandante del HMS *Agamemnon*, Berry, por ejemplo, tenía la reputación de ser un hombre ambicioso, imprudente y aventurero. Y de los veintisiete capitanes de navío, pocos habían ejercido su mando durante más de dos años o habían mandado otro buque en combate: fueron cinco en ambos casos. Pero no había un solo ejemplo de los comandantes que no habían luchado en al menos una acción naval de primera clase. Curiosamente, solamente unos pocos habían servido con Nelson antes –la única desventaja que tuvo la escuadra británica fue su naturaleza improvisada (se habían enviado los navíos desde varios puntos diferentes). Sin embargo, en términos de profesionalidad, competencia y experiencia, los oficiales de Trafalgar sirven hasta el día de hoy como modelo

---

(20) Para detalles del HMS *Victory* y del HMS *Tonnant*, véase D. Pope, *England Expects: Nelson and the Trafalgar Campaign* (London, 1998), pp. 199-200; CLAYTON y CRAIG, *Trafalgar*, pp. 41-4; HOWARTH, *Trafalgar*, pp. 24-5.

(21) LAVERY, *Nelson's Fleet*, pp. 107-15 *passim*.



para las cámaras de oficiales inglesas. Podía en verdad Nelson decir, como hizo «que tenía la confianza más completa en sus subordinados».

Y el sentimiento es recíproco. En la historia de lord Nelson hay muchos mitos, pero una de las cosas absolutamente innegables es la confianza que inspiró entre sus subordinados. En todos los escritos, se leen las mismas palabras: «en breve no habrá ninguna posibilidad excepto la victoria». Pasó lo mismo con Wellington en la guerra peninsular, por cierto, pero en el caso de Nelson se añadió otra emoción también. Así, no solamente inspiró la confianza sino también el amor, para reafirmar lo anterior podríamos citar varias razones. Aquí se podría escribir todo un libro, pero el resumen de todo fue sin duda la manera en que siempre se preocupó por el bienestar físico y mental de sus subordinados. Fueron innumerables los ejemplos de su generosidad y amabilidad hacia suboficiales y marineros, también había muchos oficiales que le estaban agradecidos por alguna gentileza que tuvo con ellos. En efecto, servir bajo Nelson fue quererle, y de aquí nació un espíritu abrumador de heroísmo. Y de este mismo espíritu de heroísmo se sabía Nelson aprovechar perfectamente, un experto sin precedentes en la táctica naval, que no tenía igual en el manejo de una escuadra y entendió perfectamente el modo en que debía luchar si quería sacar todo el fruto posible de sus recursos. A todo esto, además, se unía una agresividad feroz, por no decir la determinación de erradicar toda la Revolución francesa y a sus secuaces. Un verdadero ángel de la venganza, no se podía resistir, y de aquí la confianza en su escuadra de la que ya hemos hablado (22).

De aquí podemos concluir en muy pocas palabras. Buenos buques, buenas armas, buenos marineros, buenos oficiales y buen almirante. Aquí la escuadra de Nelson. Pero no solamente esto sino también un buen plan, aunque ésta es una cosa que debemos dejar para otro día.

---

(22) Las biografías de Nelson son innumerables, pero dos de las más recientes son E. VICENT, *Nelson: Love and Fame* (London, 2003), and A. LAMBERT, *Nelson: Britannia's God of War* (London, 2004)