

ANÁLISIS DE LAS FUERZAS ALIADAS (Buques, mandos y dotaciones)

Hugo O'DONNELL
de la Real Academia de la Historia

El pasado 27 de octubre, y dentro del ciclo dedicado al los antecedentes de Trafalgar, me correspondió versar sobre «las fuerzas enfrentadas» en el combate de cabo San Vicente. Lo fundamental que consideré oportuno reseñar sobre la situación en material y personal de las marinas británica y española para 1797, debería seguir siendo válido en principio para 1805. Algo sin embargo añadiremos en materia de táctica.

Como por otra parte la amplitud del tema no puede corresponderse ni adaptarse al tiempo que se asigna a una conferencia, pretendo que esta sea una continuación de la anterior y por lo tanto, referida preferentemente al gran ausente de cabo San Vicente: la marina Francesa: sus buques, sus «equipajes», que es un galicismo por «dotaciones», y sus mandos con ocasión de la batalla y con la previa venia de nuestro buen amigo el contralmirante Rémi Monaque, verdadera autoridad en esta como en otras materias.

Barcos españoles y franceses

En Trafalgar, como también había ocurrido ya en San Vicente, estuvieron representadas las principales escuelas españolas de construcción naval.

El navío más veterano de todos, con cerca de 60 años era el *Rayo*. Construido en La Habana y en 1748 por Pedro Torres como «dos puentes» siguiendo el sistema Gaztañeta, en 1803 se le había convertido en un navío de tres puentes y 100 cañones, lo que supuso una merma en sus grandes cualidades como velero y un aumento de su calado, lo que le hacía un barco de poco andar.

El también habanero *Trinidad*, fue el representante de la fábrica «a la inglesa» promocionada por Jorge Juan, coloso tal vez y en algunos aspectos,

pero poco proporcionado y contradictorio: de gran masa artillera pero en buena parte ineficaz, especialmente por lo que se refería a los cañones de a 36 de la primera batería; de gran la altura de borda sobre sus cuatro cubiertas, pero ramplón en su eslora en comparación con otros. Su proporción eslora-manga era discreta: 52 x 16 metros, mientras que el *Santana* tenía 59 metros de eslora para esa misma manga. Representaba con mucha propiedad al poder naval español del momento, vigoroso sólo en apariencia.

Al método de Gautier correspondía el *San Juan Nepomuceno*, y también acordes con este sistema francés eran el *San Francisco de Asís*; el *San Justo*, el *Bahama*, y el *San Agustín*.

De las sucesivas escuelas propiamente españolas, las excelencias alcanzadas por los tres «ildefonsinos» (el cartagenero *San Ildefonso*, y los ferrolanos *San Leandro* y *Monarca*) de Romero Landa a quien también se debía el *Santana* y el *Príncipe de Asturias*, insignia de Grandallana y luego de Gravina, construido en La Habana también en 1794, y que reunía todos los requisitos, siendo moderno, velero y bien armado, fueron aún superadas por el *Montañés* botado en 1794 en Ferrol con planos de Retamosa, también diseñador del *Neptuno*.

Hasta ahí los que ya estaban a flote en 1797. Como novedades sólo había una, también debida a Retamosa: el sufrido *Argonauta* de 92 cañones que tan bien se comportó durante toda la campaña, el último navío construido hasta la ocasión de Trafalgar, ya que lo había sido en El Ferrol en 1798.

La flota española era por lo tanto en su conjunto la más vieja de las tres en liza. Reliquia de lo que había sido, contaba con un promedio de más de 24 años, mientras que la media de edad de los navíos ingleses era de poco más de 15 años. La escuadra del Mediterráneo francesa era en cambio extremadamente moderna, ya que escasamente sobrepasaba los 9 años de media; de los 18 navíos franceses presentes en Trafalgar, la mitad no contaba con más de cuatro años de servicio.

La mayoría también era fruto del esfuerzo constructor tolonés por compensar las grandes pérdidas a que les habían sometido los ingleses, desde que Tolón pudo superar la dura etapa revolucionaria en la que se había convertido por decreto en *Port-la-Montagne* y reasumir su nombre de siempre y su posición de primer astillero imperial.

El benjamín era el *Pluton*, construido por Maillet para tomar parte en esta campaña; el *Bucentaure* (de 80 cañones), el buque insignia de Villeneuve,

era también muy nuevo, de 1804. El decano era el *Argonaute*, homónimo curiosamente del más moderno español; construido en 1755, contaba ya con 50 años.

Aparte de este último, los barcos más viejos eran precisamente los de procedencia extranjera: el *Berwick* y el *Swiftsure* ingleses y el *Intrépide* y el *Atlas* de los seis españoles regalados en 1800 y que firmada la Paz de Amiens no habían sido devueltos ni nunca lo serían. Probablemente este último fue el peor buque de guerra de cuantos intervinieron en la campaña, por lo que hubo de ser dejado en Vigo tras el combate de Finisterre de 22 de julio, ya que «de continuar en el destino de la escuadra pueden comprometerla en una acción desventajosa» en opinión de Gravina.

En la escuadra francesa se mezclaban, como en la española, diversas escuelas de construcción.

El famoso Jacques-Noël Sané, conocido como «le Vauban de la Marine», estaba representado en dos de sus épocas; de la más antigua que había venido a coincidir con la reorganización de la flota de la República para Villaret-Joyeuse (1790-1795), correspondían los tres «ble»: el *Indomptable*, el *Redoutable* y el *Formidable*. A una segunda, cuando ya había sido nombrado por Napoleón inspector general, «du génie», de la ingeniería naval, correspondían el *Achille*, el *Neptune* y el *Bucentaure*.

Otros grandes constructores se repartían la paternidad del resto: Segondat (*Fougueux*), Rolland (*Duguay-Trouin*, *Aigle* y *Héros*), Maillet (*Pluton*) y Caro (*Scipion* y *Algésiras*)

En la construcción francesa se había producido un hito a partir de 1786 en que, a fin de racionalizarla y uniformar la flota, se había decidido construir solamente tres tipos de navíos: el de «tres puentes» de 118 cañones; el de «dos puentes» para 80 - que es lo más original y el de «dos puentes» para 74 cañones. Con ello se había conseguido la construcción en serie de arboladuras completas intercambiables entre los buques pertenecientes a un mismo tipo. En España no se empezará a conseguir esto hasta una década después y respecto a los barcos que a partir de cabo San Vicente se construyan.

(1) Federico Gravina a Francisco Gil y Lemus, navío *Argonauta*, al ancla en el puerto de Vigo, 1805-julio-30, Biblioteca de la Real Academia de la Historia, Col. Emilio Croquer y Cabezas, ms. 9/7432.

Francia no alineó ningún navío de tres puentes en la batalla de Trafalgar. Sin embargo, algunos de sus «dos puentes» eran equiparables a los de menor poder entre aquellos. *El Neptune*, con sus 84 cañones, era el de mayor porte. El *Bucentaure*, el *Formidable* y el *Indomptable*, montaban 80 cañones.

Villeneuve, crítico con sus barcos como con todo lo demás puesto bajo sus órdenes, afirmó de todos ellos: «no están en un estado que les permita emprender nada», y en otro momento: «son pesados, nuestras jarcias y nuestros aparejos son burdos y están en mal estado» (2), pero parece referirse más bien a su estado de mantenimiento y a sus pertrechos que a su construcción.

El gran objetivo de los arsenales departamentales españoles con posterioridad a 1797 lo había constituido el aforrado de cobre.

Desde el año anterior a la batalla (1804) todos los navíos españoles que llegaron a armarse habían visto sus forros de cobre repuestos o colocados por primera vez sobre sus obras vivas gracias sobre todo al esfuerzo de las nuevas laminadoras francesas introducidas en 1804 en La Cavada, calculándose que la fábrica podía producir de 60 a 80 planchas diarias y que el aforrar un navío no podía llevar más de 20 días de trabajo en el arsenal y una fragata 13 días (3).

Aunque en los últimos aprestos gaditanos se tuvo a veces que forrar con cobre de recuperación, esto supuso una modernización enorme para la escuadra española, ya que no sólo aumentaban la velocidad de los buques al eliminar los parásitos marinos, sino que alargaban su vida y si cada 6 años correspondía el carenado a un navío normal, este tiempo se alargaba a los 10 años para uno forrado.

En Francia el costoso pero amortizable *doublage de cuivre* se venía ya practicando desde 1760, pero no se generalizó hasta época del Consulado.

(2) Cartas de 21 de enero y de 6 de agosto de 1805 a Denis Decrès. Recogido por Rémi Monaque: «Trafalgar 1805: estrategia y resultados», en «Trafalgar y el mundo atlántico», Madrid, Marcial Pons, 2004, pág. 168

(3) Juan José García, comandante general del arsenal de Ferrol a Félix de Tejada, El Ferrol, 1805-marzo-8, Biblioteca de la Real Academia de la Historia, Col. Juan Pérez de Guzmán, ms. 11/8308.

Tripulaciones y guarniciones francesas

La recluta del personal francés destinado a formar parte de las tripulaciones seguía el sistema de la inscripción marítima creado por Colbert a finales del siglo XVII, perfeccionado más tarde por de Castries, y adaptado posteriormente a los criterios revolucionarios.

En virtud de la Inscripción, los alistados eran repartidos en tres o cuatro reemplazos. Cada año estaba disponible el de turno que, o embarcaba si había peligro de guerra, o bien permanecía de retén en su casa atento para presentarse a la primera llamada.

Los comprendidos en el reemplazo del año percibían un sueldo que podía pasar directamente a las familias en el caso de embarque; si sólo estaban disponibles en su domicilio, percibían únicamente la mitad del sueldo. Entre otros beneficios y privilegios, la educación de los hijos de los inscritos corría por cuenta del Rey.

El Decreto de 3 de Brumario del año IV (25 de octubre 1795), reestructuraba la Inscripción Marítima, que incluía a todos los marinos de cualquier grado y profesión que navegasen en buques de guerra y mercantes, a los navegantes y pescadores de costas y ríos hasta donde remontase la marea o pudiesen llegar los barcos, incluidos los patrones y marineros de pataches y chalupas.

Podían ser llamados al servicio desde los 18 a los 50 años y gozaban el privilegio de estar dispensados de todo servicio público, incluida la Guardia Nacional. Este último aspecto había sido el que más había tenido que forzar el ministro autor de la normativa, Truguet, ya que era considerado como uno de los deberes fundamentales del ciudadano.

Aunque todos podían ser llamados en caso de necesidad, el orden de llamada atendía a las circunstancias personales y a las necesidades familiares, estableciéndose también un sistema de auxilios económicos para las familias de los reclutados.

La inscripción no era suficiente para atender las necesidades y mientras que el Ejército se beneficiaba de la conscripción, de las levas en masa, la Armada se seguía surtiendo por un sistema a todas luces obsoleto cuyas posibilidades no podían pasar de aportar 42.000 hombres que, aunque inicialmente podrían cubrir un armamento naval, no eran suficientes para sustituir en cualquier caso las bajas y en el número en que estas se producían

y que continuaría en aumento. Esta situación, no nueva, pero sí agravada, había obligado ya en otras ocasiones a llamar a todos los reemplazos a la vez con gran perjuicio para la navegación, el comercio y la pesca, y a recurrir a la «presse», al secuestro portuario, semejante al «press gang» inglés.

Al revés de lo que sucedía en Inglaterra y muy similarmente a la situación española, con la Marina mercante arruinada por las permanentes guerras de la Revolución, los marineros bien entrenados eran tan escasos que los barcos tenían que dotarse con gentes del campo, sin preparación alguna y sin posibilidades de obtenerla, como ya se ha expuesto.

A las dificultades normales en toda guerra se había sumado ahora el que regiones enteras habituales suministradoras de marineros, como La Vendée, se habían pasado al bando realista, y una vez sofocada la reacción muchas de sus gentes se habían dispersado. Además una de las primeras medidas adoptadas por la Marina inglesa al comienzo de la guerra había sido la mandar internado a su país a todo marino mercante francés capturado, conocedora de esta importante fuente para la armada enemiga. Por otra parte, la guerra de corso planteada como alternativa a la convencional también acabaría resultando una constante hemorragia en hombres, como consecuencia de la eficacia del contracorso inglés. Con el tiempo el número de marinos prisioneros había ido aumentando hasta alcanzar cifras espectaculares. Los 70.000 prisioneros de guerra franceses se convertirían en 120.000 al final de la guerra; casi dos tercios de ellos eran marinos de profesión y los más experimentados y mejores; de ellos, 26.000 eran corsarios capturados.

La sola cifra de los corsarios franceses presos nos da una idea del propio auge del corsarismo en este país y del elevado número de gente que se empleó en él en perjuicio de las tripulaciones de guerra.

Cualquier tipo de incremento en el número de reclutados tenía que contar con una terrible lacra inicial, no podría ser de marineros veteranos nacionales ya que esta era ya una especie escasa y en franco y progresivo peligro de extinción y de los voluntarios poco cabía esperar, su reducido número lo constituía en buena parte gente inepta, no sólo para el mar, sino para cualquiera otra actividad, y que había acudido a la Marina por carecer de otro medio de vida.

Aunque lo peor había pasado tras la etapa en la que los comités revolucionarios habían sembrado la indisciplina, el resultado siguió siendo

malo en lo referente a ésta y a la competencia, sin que ni los mandos, ni los políticos supieran reaccionar, llegándose a dar el caso de la rendición sin combate de unas fragatas porque sus artilleros estaban mareados.

En esta primera etapa del Imperio a la que corresponde la campaña de Trafalgar, el ministerio de Marina y Colonias francés intentó mejorar la situación por dos medios: reclutando extranjeros e incluyendo buen número de gente inútiles para el Estado. Más adelante se continuará con este sistema para finalmente adoptarse una militarización del personal de Marina iniciada con la de las tripulaciones de la flotilla de invasión de la costa a cuyas guarniciones se entrenó desde muy pronto y por voluntad expresa de Napoleón en realizar cometidos específicamente marineros.

Ya en 1804 y para armar la escuadra de Latouche-Tréville había habido que obligar a desarmar a los corsarios y a completar los efectivos con 250 negros de los más de 900 que habían sido deportados de Guadalupe y de Santo Domingo tras la campaña de pacificación de la revuelta.

Con más razón se podía contar con los profesionales extranjeros más afines, y a la incorporación de las tripulaciones de los buques venecianos siguió poco después la de los marineros más fiables de los estados «vasallos». Aunque Holanda conservó su propia flota que sacrificó totalmente del mismo modo que sus colonias a la suerte de Francia, muchos holandeses fueron alistados en la Marina francesa, así como hanseáticos, italianos (genoveses), ilirios y dálmatas.

A una primera fase de agrupación por países siguió otra de integración general, parecida a la que se intentó en el Ejército multinacional napoleónico y por un tiempo pareció tener éxito. La segunda medida fue la de recurrir al expediente habitual en situaciones de emergencia: el enrolamiento forzado de pobres indigentes, niños abandonados y en general de vagabundos e incapaces para ninguna profesión, y la caza de desertores por la gendarmería, apresándose indiscriminadamente en los puertos, especialmente en el de Marsella, pese a las protestas de síndicos a las que hace oídos sordos la administración imperial.

Otros recursos de tipo penal como la asimilación del delito de desertión al de huída ante el enemigo, con la consiguiente condena a muerte del infractor no pudieron ponerse en práctica por resultar demasiado impopulares, mientras que las medidas de gracia y de amnistía general a desertores y huidos tampoco dieron buenos resultados.

Durante el Antiguo Régimen la guarnición correspondía a los soldados de Marina desde que Colbert crease en 1674 los dos primeros regimientos que se transformaron posteriormente en el Corps Royal de la Marine que compartía con el «Corps de Matelots Cannoniers» las responsabilidades militares y artilleras.

La Revolución acabó con estas instituciones, pasando las guarniciones al cargo de unidades del ejército de Tierra más o menos vinculadas con los departamentos donde se alistaba cada flota y sólo al final de este periodo se veía la necesidad de crear un cuerpo especial de infantería de Marina iniciado en 1804 con el batallón de Infantes de Marina de la Guardia Imperial. Como también ocurría en la Armada española, se echó mano de los soldados de la guarnición como auxiliares marineros y artilleros.

Los marineros artilleros que vinieron a sustituirlos se instruían en escuelas especiales o bien recibían su certificado de suficiencia del maestro artillero de su departamento. Con dos años de servicio los marineros artilleros podían aspirar a ser ayudantes («aides cannoniers») y de ahí a las categorías de maestros («maîtres»).

En cualquier caso, la urgencia de los armamentos impuso el tener que admitir todo tipo de gente ajena, como había ocurrido con el resto de la marinería.

El resultado de todas las carencias y de las medidas insuficientes que se tomaron fue por lo tanto unas dotaciones escasas y muy poco preparadas; sin formación inicial y sin entrenamiento adquirido, ante la imposibilidad de realizar ejercicios en los puertos bloqueados, carentes de esa práctica que sólo se podía conseguir en los cruceros y travesías de larga duración.

Con sus barcos mal tripulados y sus equipajes improvisados, estas debilidades de la Marina francesa favorecieron el éxito de los métodos británicos, pero lo que sin embargo nunca faltó a los franceses fue el valor. Ese espíritu combativo se había hecho muy presente en los primeros años de la guerra, imbuido de espíritu revolucionario y había servido para paliar otros defectos, pero había continuado en la época imperial, haciéndose presente en Trafalgar, lo que fue reconocido por sus propios adversarios.

Los mandos franceses de Trafalgar

La Revolución francesa represalió a la oficialidad sospechosa de «realismo» y esta persecución se incrementó a partir de la entrega por una parte de esta de la base de Tolón a los enemigos de la República en 1793, con lo que el mero hecho de pertenecer a la aristocracia, pasó a convertirse en «crime de noblesse».

En una primera y anterior fase del proceso democratizador del mando se había procedido a la equiparación de los «oficiales azules» procedentes de la Marina mercante y del cuerpo de pilotos respecto a los procedentes de escuela que integraban el selecto y elitista «Grand Corps», llamados «oficiales rojos». En otra segunda, la purga entre los oficiales del Viejo Régimen se llevó hasta el extremo de expulsar del cuerpo y encarcelar hasta a los elementos probadamente republicanos. Esta actitud produjo numerosas vacantes que se cubrieron con voluntarios con algunos estudios, gente sin preparación teórica alguna y en ocasiones incluso por políticos de los comités revolucionarios.

Las terribles consecuencias que afectaron enormemente a la disciplina y a la efectividad de las escuadras habían inducido al ministro Truguet a llevar a cabo una política de repesca entre los antiguos marinos y emigrados en cuanto se impuso la cordura.

Cuando abandonó Truguet el ministerio en 1798 para ser sustituido por Eustache Bruix, teniente de navío recuperado por su plan, el cuadro de mando había variado bastante y su carácter también.

La disciplina empezó pronto a renacer y la oficialidad recuperó buena parte de su espíritu. Su grado de preparación no mejoró sin embargo gran cosa, resultando también su experiencia muy deficitaria. Dispersos por toda Europa los antiguos oficiales «rojos», «azules» y revolucionarios moderados, se les siguió intentando recuperar para la Marina recién remodelada y en alguna medida se consiguió gracias a la colaboración del prestigioso Magon de Médine.

La máxima de Bruix era la de hacer las cosas pausadamente hasta conseguir un nuevo cuerpo de oficiales con verdadera solera: «Demos tiempo a lo que pide tiempo; alarguemos la victoria, queramos una marina y tendremos una marina» (4).

(4) Recogido por Philippe Masson: «Histoire de la Marine», París-Limoges, Lavauzelle, 1981, tomo I, pág. 347.

De la reorganización surgió una oficialidad variada en cuanto a su origen, pero mucho más homogénea, disciplinada y eficaz gracias a una obligada tolerancia y a una clara finalidad patriótica compartida por encima de antiguas adscripciones, dentro del nuevo espíritu equidistante del jacobismo y de la reacción monárquica. Gentes antiguas y nuevas que parecían coincidir también en la adopción de los criterios más tradicionales: en el sentimiento exagerado de su superioridad y suficiencia, en la pretensión de no admitir ninguna autoridad ajena al cuerpo, y en algo de mucha mayor trascendencia práctica, en su adhesión a concepciones tácticas anticuadas que preconizaban sabias y modélicas maniobras en lugar de enérgicas y brillantes acciones de combate arriesgadas, esforzándose más en conservar los barcos propios que en destruir los del enemigo.

A partir de 1799 el cónsul Bonaparte, en quien los asuntos marítimos no habían despertado especial interés hasta entonces, tomó conciencia de la necesidad de revitalizar el alma de la Marina como se estaba recuperando su entidad corpórea bajo el ministerio del ingeniero Forfait, mediante la reorganización de todos los servicios de los arsenales, supervisada por una figura emblemática, el Prefecto Marítimo, elegido indistintamente entre oficiales navales o administrativos (27 de abril 1800). Pero se fracasó en el empeño de formar capitanes y almirantes completos, pese a haberse reabierto las escuelas navales, consiguiéndose sólo marinos nuevos con espíritu viejo, pero perfectamente capaces de unir su suerte a la de un Imperio advenedizo y de profesar una devoción leal por quien estaba a punto de proclamarse Napoleón I.

El Emperador no escatimó esfuerzos para mejorar la moral y el nivel de la oficialidad mediante dos tipos de medidas que le eran especialmente familiares y gratas, imbuir a la Marina del culto al Emperador que ya poseía el Ejército como medio de dar un objetivo y un contenido a la heterogénea oficialidad y ascender a los más capacitados sin tener en cuenta ni su procedencia ni su edad.

El mismo año en que Forfait fue sustituido, había trazado un sombrío panorama de la oficialidad que él había intentado mejorar sin conseguirlo, muy parecido al que hiciera Villaret de Joyeuse, seis años antes: «confesemos para la vergüenza de nuestra marina, que casi todos los oficiales son tales que se ocupan de cualquier otra cosa a bordo y en los puertos menos de su

profesión; el aburrimiento les devora, el hastío les persigue, sus facultades se embotan» (5).

Lévêque recoge una anécdota significativa referida a dos jóvenes oficiales de Marina, los hermanos Corbière, de los que uno de ellos escribió su primera experiencia: «se nos embarcó en un navío que no salía de la rada, y a bordo del cual sólo parábamos los días de revista solemne solamente, se llamaba a esto perfeccionar meses de mar» (6).

El sucesor de Forfait en el Ministerio, Denis Decrès, no tuvo más éxito que este en el intento de dotar a la Armada de buenos oficiales, a pesar de su laboriosidad e inteligencia. Decrès era también personalmente un recuperado; nombrado en 1801, procedía de la antigua Marina, cuyos servicios reorganizó y fue un excelente administrador. En cuestión de personal sin embargo, no pudo hacer más que preparar inconscientemente los futuros mandos de la Marina de la Restauración borbónica, aunque siguió llamando a servir al mayor número que pudo de los antiguos oficiales de los que los más experimentados habían pasado a servir en la flota inglesa, austriaca y rusa.

En la Marina napoleónica una cantera importante de oficiales la siguió constituyendo los pilotos y los ayudantes («aides-pilotes») que contaban a su favor con práctica y estudios de Navegación, calculándose en más de un 20 % los tenientes de navío en activo de esa procedencia, mientras que los demás o procedían de la Marina mercante, o eran de otras procedencias y habían tenido que someterse a examen.

Napoleón aspiraba sin embargo a contar con una oficialidad específica, homogénea y preparada, pero no sería hasta 1810 en que se crearían dos escuelas navales flotantes, en Brest y Tolon a bordo de sendos buques, el *Tourville* y el *Duquesne* y sus primeras promociones empezarán a servir mucho más tarde a la Restauración.

En realidad lo que les faltaba y les seguiría faltando a los mandos navales franceses era la práctica de largas singladuras y el ejercicio de la táctica de combate de escuadras. Aunque su moral no era demasiado alta y se reconocían inferiores a los ingleses, eran por lo general valientes y disciplinados.

(5) Recogido por Philippe Masson: «Histoire de la Marine», tomo I, pág. 348.

(6) Recogido por Pierre Lévêque: «Les officiers de Marine», en «Napoléon et la mer. Un rêve d'empire», París, Musée Nationale de la Marine, 2004, pág. 90.

Los mandos franceses en Trafalgar procedían de las diversas opciones y procedencias señaladas.

Algunos eran antiguos oficiales «rojos». El propio comandante general, el vicealmirante Villeneuve lo era. Pierre-Charles de Villeneuve, de noble familia provenzal que había dado varios marinos a Francia, al contrario que buen número de sus aristocráticos camaradas no había querido emigrar, identificándose con los ideales menos agresivos de la Revolución.

Con Charles-René Magon de Médine que había ingresado como guardiamarina en 1777, a los catorce años ocurrió algo parecido. Contralmirante en 1805, y segundo de la división táctica de reserva al mando de Gravina en Trafalgar, sería otro de sus heroicos muertos con su insignia arbolada en el *Algésiras*.

Pierre-Etienne-René Dumanoir le Pelley era también oficial «de academia» y sobrino de un conocido vicealmirante de la Marina Real; sometido a consejo de guerra por su polémica actuación mandando la vanguardia en Trafalgar, y en el combate de cabo Villano (2/XI/1805) en el que sería hecho prisionero, caería en desgracia, para ser posteriormente ascendido y concedérsele un título condal por la Restauración.

Por lo tanto, los mandos superiores, los tres oficiales generales franceses de Trafalgar procedían del «Grand Corps» en el que habían ingresado como guardias marinas casi una treintena de años antes. Los tres tenían una edad adecuada para el mando de escuadras contando Villeneuve y Magon con 42 años y Dumanoir con 35.

Villeneuve combinaba una serie de servicios distinguidos con otros más polémicos. De muy joven se había destacado en los combates ante la isla de San Cristóbal y en Los Santos en la campaña de de Grasse de 1781 y 1782, pero tras su vuelta al servicio activo en 1796 y ya con el grado de contralmirante, no había conseguido llegar a tiempo a Brest para contribuir con la escuadra de Tolon a su mando a la expedición de Irlanda.

Había mandado el ala derecha francesa en Aboukir sin contribuir activamente en el socorro de Brueys, consiguiendo escapar con dos navíos y dos fragatas, para caer prisionero junto a Malta. Hasta 1804 en que fue ascendido a vicealmirante por la influencia de su amigo Decrès, había tenido mandos muy secundarios como comandante de las fuerzas navales de las islas del Viento y posteriormente de la isla de Aix.

Dumanoir contaba en su haber con haber tomado parte como capitán de

navío en el apresamiento del convoy inglés de Levante en 1795 y con haber rescatado la tripulación del *Scevola* en trance de hundimiento durante la expedición a Irlanda y poco más. Nombrado contralmirante en 1799, había mandado varias divisiones navales pero no había podido o querido intervenir en socorro de Linois en el combate de Algeciras.

Magon era de la misma edad que Villeneuve y contaba con 28 años de servicio, uno más que el comandante general, pero su ascenso a contralmirante había sido comparativamente tardío. Su historial era el más brillante de los tres; de su época en la Marina Real constaba la asistencia en numerosos combates y en las campañas de la India de 1786 y 1792; de regreso tras su expulsión en 1793 y ya como capitán de navío, había combatido airoosamente contra dos buques británicos en 1795 y, encargado de escoltar a Francia dos ricos mercantes de la Compañía Real de Filipinas, había conseguido que no cayesen en manos enemigas combatiendo con ardor. Tras haber participado en la expedición a Santo Domingo en la que se había apoderado de Fort Dauphin, había ascendido a contralmirante en 1802. En Trafalgar mandaría la 2.^a División a las órdenes de Gravina.

Como representante de los oficiales «voluntarios» del Antiguo Régimen, Julien Marie Cosmao-Kerjulien, sería el artífice de la conquista de la roca del Diamante en la Martinica en mayo de 1805 y conseguiría represar después de la batalla de Trafalgar dos navíos españoles y conducirlos a Cádiz, por lo que sería elevado por Carlos IV a la grandeza de España a título personal y nombrado par de Francia en 1815. Con anterioridad había participado en diversos combates y en el ataque a Cagliari de 1792, habiendo apresado con su navío una fragata inglesa en 1795. Su mando en las batallas de Finisterre y de Trafalgar sería el del navío *Plutón*.

Del «Cuerpo Azul» y de una anterior experiencia mercante provenía por su parte uno de los más completos y heroicos comandantes que tomaron parte en Trafalgar, habiendo ingresado en la Marina del Rey durante el «Ancien Régime»: C. Jean Gilles Filhol-Camas, que se convertiría en comandante del navío de 74 cañones *Berwich* a cuyo mando encontraría la muerte partido en dos por una bala enramada, procedía del comercio, y pudo incorporarse a la Marina Real como subteniente de navío en 1786. Se había distinguido previamente en el ataque a la roca del Diamante como Cosmao.

Marinos mercantes también, pero procedentes de la asimilación efectuada en 1792, lo fueron los capitanes de navío Infernet y Lucas, ambos nombrados

alféreces de navío en ese año en el que Luis XVI había pasado a convertirse en el ciudadano Capeto.

Louis-Antoine-Cyprien Inernet había comenzado de marinero 1776, y en 1778 había conseguido ser asistente de piloto. En la campaña americana de de Grasse (1781-1782) había tomado parte en 7 combates, habiendo sido herido en el de Santos. Como capitán de navío se distinguiría en el combate de Finisterre (22/VIII/1805) mandando el *Rhin* y en Trafalgar observaría una conducta particularmente heroica siendo rendido su navío, el *Intrépide*, tras haber combatido contra cinco enemigos.

C. Jean-Jacques-Etienne Lucas, había sido pilotín; en Trafalgar y al mando del *Redoutable*, acudiría en auxilio del *Bucentaure* contra el *Victory* y el *Temeraire*, en cuyo ataque resultaría muerto Nelson.

La mayor parte de los comandantes restantes, más jóvenes, procedían de las academias reabiertas por Truguet, como fue probablemente el caso de Charles-Louis-Alexis Baudouin quien recién creado capitán de navío, se unió a la escuadra de Villeneuve en La Coruña el 10 de agosto 1805, combatiendo al mando del *Fougueux* en Trafalgar contra el *Sovereign*, el *Belle-Isle*, el *Mars* y el *Téméraire*, y murió intentando rechazar una tentativa de abordaje de este último buque.

Entre los comandantes de las fragatas, el de la *Rhin* de 40 cañones, capitán de fragata André Chesnau, era el prototipo de marinos ocasionales y de temporada; había navegado con el comercio entre 1770 y 1778; entre 1778 y 1783 había servido como marinero timonel y luego piloto en los navíos del Rey. Había vuelto a la Marina mercante durante los diez años siguientes, de segundo primero y después de capitán, para ser asimilado definitivamente en abril de 1793 a teniente de navío.

Casi la mitad de los jefes navales franceses que combatieron el 21 de octubre de 1805 habían sufrido las vicisitudes de la Revolución; durante el Terror, Villeneuve había sido destituido, Magon de Médine arrestado como sospechoso en la isla de Francia, ambos eran nobles, pero también se había purgado al joven capitán de navío Esprit-Tranquille Maistrail, de origen plebeyo, arrestado en junio 1794, aunque prontamente liberado cuatro meses después y que mandaría el *Neptune*, de 80 cañones en 1805 y a su compañero Filhol-Camas.

Cualquiera de los dos tenientes generales de las respectivas escuadras aliadas, francesa y española, superaba con mucho a los épocas pasadas cuyo

recuerdo había hecho escribir por parte española a Cosme Churruca en el expediente del consejo de guerra contra José de Córdoba, el derrotado de cabo San Vicente: «La mala elección en el primer jefe inutiliza comúnmente el valor, la disciplina y los talentos de los que obedecen» (7).

Gravina era indiscutiblemente uno de los mejores, más inteligentes y más valerosos y completos jefes de la Armada española. Contaba con una gran experiencia en el mando de unidades y agrupaciones navales y era considerado como un buen táctico. Los informes reservados de sus jefes como Luis de Córdoba, el marqués del Socorro y José de Mazarredo hablaban de valor reconocido, talento, actividad, celo, inteligencia y acierto en el desempeño de sus comisiones.

Pese a las críticas que llovieron sobre Villeneuve, extendidas a sus actuaciones anteriores al combate de Trafalgar, se trataba de un avezado marino que hubiera podido dar una respuesta acorde con la osada maniobra de Nelson si el cúmulo de circunstancias restantes no le hubiera sido adverso. Villeneuve tenía más que previstas las líneas generales del ataque. Su lucidez y sus conocimientos tácticos nunca se le echarían en cara; su vacilación se basaría en la poca confianza en que sus comandantes fuesen capaces de acometer una maniobra general capaz de oponerse a ellas.

Resulta curioso comprobar la coincidencia del poco aprecio y consideración que, en general, tenían Napoleón y Villeneuve hacia los comandantes de Trafalgar y que se convirtió en clara acusación después de la batalla. Uno de los pocos que se salvaron de esa animadversión fue Inernet precisamente un sustituto del anterior capitán del *Intrépide*, M. de Péronne, al que remplazó después del combate de Finisterre de 22 de julio de 1805.

Con motivo del homenaje que Napoleón rindió a Lucas, otro de los escasos oficiales franceses a los que se reconoció una actuación digna y en el que manifestó que si todos los capitanes de navío se hubiesen conducido como él, la victoria no hubiese estado un instante indecisa, Villeneuve, poco antes de su suicidio, escribió a Lucas, haciendo suyas esas afirmaciones y añadiendo con amargura: «nadie lo sabe tan bien como yo», mientras insinuaba la posibilidad de dar a conocer públicamente las actuaciones culpables: «sólo me queda un triste deber el de señalar a aquellos cuya conducta ha anulado el efecto de mis disposiciones y causado la destrucción

(7) «Introducción al consejo de generales por D. Cosme Churruca». MN, ms. 473, folio 236.

de nuestra escuadra y la humillación del pabellón francés» (8). Ni Lucas, ni Infernet, se podían encontrar en esa lista que nunca se hizo. Poco antes de infingirse las terribles heridas que le causarían la muerte, legó un catalejo al segundo con esta inscripción de su puño y letra: «Pour toi, brave Infernet», y al primero una bocina de mar con esta otra: «À l'intrepide Lucas».

Aunque el valor de los oficiales franceses fue notable y casi generalizado en Trafalgar, un testimonio acusador y anónimo apunta hacia el capitán de bandera de Villeneuve, M. Magendie. En la nota de un informe sobre la batalla del comisario de Marina embarcado en el *Bucentaure*, desde que comenzó el combate bajó a la enfermería pretextando una herida en la boca. Tres días después, tras haber obtenido un permiso bajo palabra para ir a Cádiz para recoger sus efectos personales el comisario comió con él en casa del almirante Rosily, y según su testimonio «no tenía ni siquiera las reliquias de una cicatriz» (9).

Lo cierto es que también que en vísperas de Trafalgar la moral de la oficialidad española estaba muy baja, lo que había sido detectado ya en 1803, y tras una visita del generalísimo al departamento de Cartagena, por el privado Godoy que consideró urgente «alentar el ánimo de sus individuos decaído como es natural por la serie de desgracias y calamidades que han experimentado en estos últimos tiempos» (10), pero al que no se le ocurrió otro método mejor que el de garantizar provisionalmente sus haberes. Por ello se detectarían en la batalla, junto a las actuaciones heroicas, otras más ramplonas ante la baja por herida o muerte del comandante del buque respectivo.

La modificación de las ideas tácticas desarrollada a partir de 1797

El año de 1797 había supuesto la consagración de un nuevo modo táctico de actuar y la puesta en práctica de sistemas propios por parte de Adam Duncan en Camperdown (11/X), y sobre todo, por la de Nelson meses antes

(8) «L'amiral de Villeneuve à Monsieur le contre-amiral Lucas». Rennes (s/f). Recogido por A.-J. Parès: «Trafalgar et la marine du premier empire», París, Teissadre, 2001, pág. 64.

(9) «Journal du Commissaire de la Marine à bord du *Bucentaure*». En «Trafalgar et la marine du premier empire», pág. 74.

(10) «Ideas del Generalísimo acerca del gobierno de la Armada». Aranjuez, 1803-marzo-13. M.N, ms. 473, fol. 200.

en cabo San Vicente(14/II) y, posteriormente, en Ab oukir (1/VIII/1798) y Copenhage (2/IV/1801).

Colocando por encima de cualquier otra consideración el mutuo sostén de unos buques a otros, estas actuaciones exitosas demostraban que las circunstancias podían dar al traste con el mejor de los tratados y con los planes previos más estudiados.

Era el triunfo del oportunismo sobre la doctrina, del aprovechamiento de la ocasión sobre la maniobra conjunta de estilo, del genio individual y en ocasiones subalterno sobre las rígidas normas de quien no puede apreciar las posibles ventajas por encontrarse alejado del lugar de la acción decisiva.

Además de todo esto, los ingleses habían perfeccionado su sistema de comunicaciones con el Popham's Code.

En contra de quienes han querido ver en la etapa posterior a cabo San Vicente unos años de postración resignada a la supremacía inglesa, los españoles, conscientes de las dificultades con que la rigidez y la posición del buque de mando se podía encontrar a la hora de dar órdenes en pleno combate y de que los repetidos triunfos británicos en las sucesivas guerras se debían entre otros factores al empleo de la táctica oportuna y correspondiente al momento, tomaron sus medidas, a la vez que se depuraban las actitudes personales que habían dado lugar al desastre.

Consiguieron mejorar y agilizar su método de señales con la adopción de los pasos conducentes a un código que reemplazó al antiguo y confuso cuaderno con multitud de claves supuestamente inmejorable ya que se creía que «tenía señales para todo, y que todo podía mandarse» que pudo ser corregido y mejorado. En Trafalgar sin embargo se aplicaría un método conjunto ideado por los franceses.

Pero lo que pudo ser aún más importante fue que en España supieron encontrar lo que de anquilosado había en su sistema táctico de acuerdo con la máxima de Grandallana de que «toda constitucion militar y marinera que liga à los Generales Subalternos y Comandantes de los navios á puesto, lugar, ú orden fijo despues de trabada la funcion general es no solo erronea sino gravemente perjudicial al vencimiento porque se pretende que la unidad y orden del mando supremo se exercite en todas partes (que es imposible) y se desatiende é imposibilita el exercicio de las luces y la bizarría» (11).

(11) GRANDALLANA, D.: «Reflexiones hechas por el Theniente General de la Rl. Armada D. Domingo de Grandallana. Sobre los defectos de la constitucion Militar y Marinera de la Marina

Mazarredo había publicado lo que modestamente consideraba «Rudimentos de Táctica», pero que realmente constituía un análisis simplificado de todas las posibilidades que esta ofrecía acompañado de un código de señales propio, y Grandallana por su parte había escrito un tratadito que no era sino un análisis comparativo entre las armadas española e inglesa y sus métodos de actuación. A Escaño, el gran táctico, nada de lo que sucedería en Trafalgar le cogería de sorpresa.

Los mandos españoles conocían, tanto el abanico diverso de posibilidades que la táctica ofrecía, como las favoritas de los ingleses. Una vez más, Grandallana había advertido respecto a las escuadras británicas: «los principios de su *Tactica* constantes son los de atacar con toda o la mayor parte de sus fuerzas la cola, la caveza, o un trozo de un cuerpo enemigo, adquiriendo en aquel punto la superioridad sobre ellos y batiéndolos después en detall» (12).

Gravina pudo por su parte demostrar en el combate de Finisterre (22/VII/1805) de un modo práctico que tampoco se podía dejar sorprender por una maniobra audaz al desbaratar la intentona de Calder, virando por redondo, para recibir en contramarcha a los ingleses y evitar su intento de cortar el centro o la retaguardia aliada y el envolvimiento.

Las Ordenanzas de 1802, consideradas como «llena de luces y de vigor militar y marinero como la de los ingleses» (13) daban por fin opción a la iniciativa particular y agravaban las penas a fin de exigir el sacrificio extremo. Ya era impensable que ocurriera lo que había sucedido con un comandante de los purgados como consecuencia del combate de cabo San Vicente «que anduvo con la ordenanza en la mano señalándolo y consultando si podría moverse de la banguardia en que se hallaba en inacción» (14).

Por parte francesa probado está también que estaban al día de las innovaciones tácticas.

La no aplicación de estos conocimientos y la falta de reacción de la línea aliada ante la manera de atacar de Nelson por parte de Villeneuve hay

española para el desempeño de los Combates de sus Escuadras: con un paralelo entre ésta y las constituciones inglesa y francesa del mismo objeto en que se demuestra la equivocación de nuestros principios y la necesidad de reformarlos y de revolver sobre los de nuestra antigua ilustración y severidad», Archivo de la Biblioteca Real (ABR), s/f (¿1802?), sig. II/1292, pág. 12.

(12) GRANDALLANA, D.: «Reflexiones...», pág. 23.

(13) GRANDALLANA, D.: «Reflexiones...», pág.91.

(14) GRANDALLANA, D.: «Reflexiones...», pág. 63.

que atribuirla a otras causas; probablemente a la más simple de todas: la falta de entrenamiento de las dotaciones que se puso de manifiesto en la discontinuidad de la más simple de las formaciones: la línea pasiva, produciéndose huecos y quedando navíos apartados a sotavento. No era imaginable pues pensar en otras posibilidades y cambios. Se hizo todo lo que se supo hacer y ni siquiera se pudo hacer bien.

El vicealmirante Villeneuve haría un análisis días después del combate sobre las razones de su derrota: «el enemigo debe sus ventajas al poder de sus navíos (de los que 7 tienen 3 puentes y de los que el menor no porta menos de 114 bocas de fuego), a la fuerza de su artillería toda de grueso calibre, a sus carronadas, a la conjunción y a la celeridad de sus maniobras, a la experiencia de 3 años de mar sin interrupción, experiencia que faltaba enteramente a una gran parte de los navíos de la armada combinada» (15). En todos estos aspectos estuvo acertado, pero desde el punto de vista del desarrollo de la doctrina del combate de escuadras, este había sido muy similar entre las tres potencias, tras la ventaja inicial inglesa.

(15) Villeneuve a Denis Decrès, a bordo de la fragata inglesa *Euryalus*, 1805-noviembre-15. Recogido por Edward Fraser: «The enemy at Trafalgar», London, Hodder and Stroughton, 1906, pág. 424.