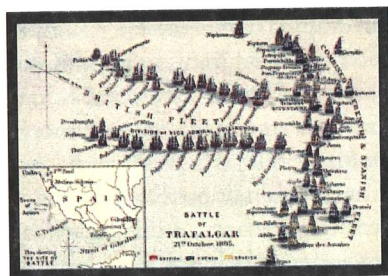


*El cara a cara. Arriba, recreación de la batalla; abajo, esquema del doble ataque británico sobre la línea de los aliados.*

# El combate



El plan de Napoleón de invadir Inglaterra había fracasado y nada se decidía ya hiciera lo que hiciese la escuadra combinada. Pero Villeneuve, que había rehusado los riesgos del combate cuando todo dependía de ello, los afrontó cuando solamente estaba en juego su reputación personal

## EN CÁDIZ

**T**ras barajar la costa portuguesa, apresar seis mercantes enemigos y detener e interrogar a muchos otros neutrales buscando información, la escuadra aliada, ahora «combinada», es decir, con los navíos españoles y franceses mezclados en las distintas divisiones para evitar que pasara como en Finisterre, fondeó en Cádiz el 20 de agosto.

Prueba evidente de lo poco que a Napoleón le interesaba ya su destino fue que sólo envió nuevas órdenes el 14 de septiembre, cuando durante toda la campaña habían sido continuas. En los despachos se especificaba simplemente que la escuadra, reforzada con los navíos españoles surtos en Cádiz y con los de Cartagena, haría un raid contra el Reino de Nápoles, pondría en tierra allí su pequeña fuerza de desembarco y seguidamente se dirigiría a la base francesa de Tolón, donde esperaría el nuevo año.

El asunto era muy desagradable para los españoles por varios motivos: de un lado, y aunque el pequeño Reino de Nápoles fuera enemigo de Napoleón, los acuerdos franco-españoles instituían claramente que España sólo estaba en guerra con Inglaterra y no con sus aliados europeos. Pero lo peor era que el rey de Nápoles era nada menos que el hermano de Carlos IV, pues la misma familia reinaba en ambas cortes, cuyas relaciones eran muy estrechas. E incluso el propio Gravina era napolitano de nacimiento y tenía allí su familia.

Añadamos a lo anterior el destino final de lo mejor de las fuerzas navales españolas: un puerro francés para una larga invernada. No sería de

tentaban— que los franceses confiaran simplemente en quedarse gratis con todos los navíos españoles.

Claro que nada se dijo de Nápoles a los españoles, sólo se les habló de ir a Etruria (un fantasmal reino creado para una de las infantas españolas) a dejar allí algunas tropas. Pero ni Gravina ni el resto de los mandos españoles eran tontos y pronto adivinaron la jugada y solicitaron nuevas órdenes de Godoy: éste, inperterrita, les confirmó las anteriores, es decir, que había que obedecer en todo al mando francés, tanto a Napoleón como a Villeneuve.

Por último, Napoleón estaba poniendo por última vez a prueba a Villeneuve a ver si era capaz de cumplir misión tan sencilla, pero en cualquier caso ya había enviado a su sustituto, el almirante Rosily. La única duda era si el nuevo jefe debería ir a Cádiz o a Tolón.

Mientras la flota franco-española reparaba y se completaba en Cádiz, era observada sólo por la pequeña división de tres navíos de Cuthbert Collingwood, que pudo haber sido sorprendida y aplastada por Villeneuve al entrar en el puerto, quien sin motivo perdió semejante oportunidad. Los ingleses pronto fueron reforzados con 20 navíos al mando de Calder, al que relevó como jefe supremo Nelson, que llegó con cuatro más el 28 de septiembre.

Nelson recurrió a su idea de «bloqueo lejano», que no dejaba ver su escuadra desde tierra al vigilar el puerto solamente con sus fragatas en exploración. Con eso conseguía que los aliados no tuviesen clara la composición e intenciones de su escuadra.

En Cádiz se repararon y aprovisionaron todos los navíos franceses, muy necesitados tras

corporaron nuevos navíos españoles, entre ellos el famoso *Santísima Trinidad* y los tres puentes *Santa Ana* y *Rayo*, y se desecharon otros, con lo que la escuadra combinada sumó 18 navíos franceses y 15 españoles.

Los franceses tenían escasas sus dotaciones debido a las grandes bajas por epidemia (y algunas por desertión y combate) de la campaña anterior. Y los españoles carecían del número preciso de marineros experimentados, que fueron sustituidos aumentando la proporción de soldados del Ejército embarcados.

Eso, pese a los mitos, era normal en la época, incluso en la *Royal Navy*: la dotación de un buque de guerra se componía de los marineros o tripulación y de soldados (de Infantería de Marina o en su defecto del Ejército) que componían la guarnición; juntas, guarnición y tripulación componían la dotación, que es el gentilicio adecuado en castellano para referirse a los hombres que forman la de un buque de guerra.

Cualquier lector medianamente interesado en el tema conoce las discusiones entre españoles y franceses sobre si había que intentar la salida de Cádiz o no. Indudablemente los españoles preferían permanecer en Cádiz, donde los temporales otoñales e invernales pronto serían una pesadilla para los bloqueadores británicos, que desgastarían así inútilmente sus fuerzas. Y desde luego, aquélla no era su guerra, no tenían interés alguno en atacar Nápoles y mucho menos en terminar confinados en Tolón.

Muchos franceses eran de la misma opinión, salvo algunos de los más ardientes y el propio Villeneuve, que sabía que había defraudado al emperador y quería restablecer su prestigio y obedecer sus órdenes. A ello se debió la salida abortada del 7 de octubre, que el pusilánime Villeneuve realmente no quería, pero que esperaba frustrasen los españoles y así poderse evadir de la responsabilidad. Pero Gra-

vina no se dejó engañar y dispuso todo rápidamente, con lo que el contrariado francés tuvo que volver sobre sus órdenes.

A esta salida frustrada sucedió el famoso Consejo, que tanto ha dado que hablar y que escribió a historiadores y novelistas, en el que al fin y al cabo se impuso la prudente postura española, avalada además por el precedente de la brillante defensa de Cádiz por la escuadra y cañoneras de Mazarredo en 1797.

Pero el 15 de octubre se supo públicamente en Cádiz que Rosily ya estaba en Madrid, que su destino era ir a Cádiz a relevar a Villeneuve, y todos daban por descontado que el segundo recibiría órdenes de volver a Francia para ser sumariado y, con seguridad, severamente castigado por su ineptitud.

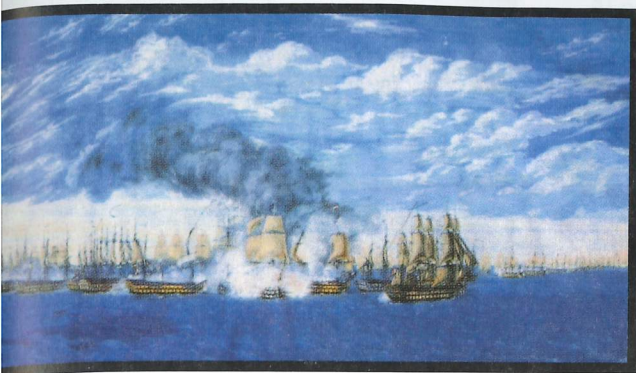


*Cuando se supo que Rosily se dirigía a Cádiz a relevar a Villeneuve, éste decidió salir a salvar su prestigio y su carrera.*

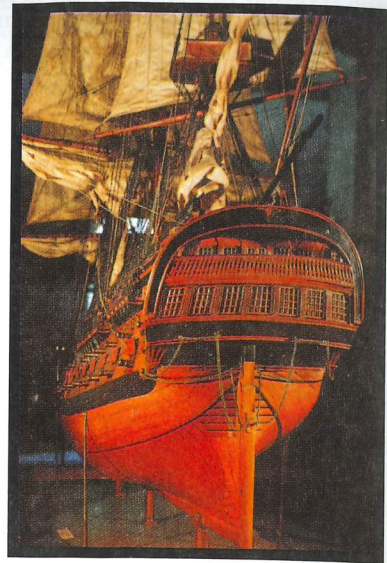
Y entonces el mismo Villeneuve que en las costas gallegas no quiso arriesgar su escuadra cuando el premio era el desembarco en Inglaterra decidió el 18 de octubre salir a toda costa, cuando lo único que estaba en tela de juicio era su prestigio personal y su carrera. Tal decisión califica al personaje.

## LA SALIDA

En la mañana del 19 de octubre la escuadra combinada empezó a salir de Cádiz. Organizada en dos fuerzas: la escuadra de observación al mando de Gravina con dos divisiones cada una de seis navíos, y la línea de batalla al mando de Villeneuve con tres escuadras cada una de siete navíos. Sumaban así 33 navíos, 18 franceses y 15 españoles entre los últimos los únicos cuatro tres puentes aliados, con lo que la potencia efectiva estaba muy igualada entre ambos aliados.



*Temporal enemigo. Popa del modelo del navío «Rayo», uno de los buques españoles que se incorporaron en Cádiz a la flota francesa llegada de la larga travesía del Atlántico; se salvó de la batalla (arriba, «El combate de Trafalgar», de J. M. Halcón), pero sucumbió a la tormenta posterior (Museo Naval).*



Como ya sabemos, los buques de cada nacionalidad iban mezclados y a cada división o escuadra iban agregados las seis fragatas y dos bergantines franceses. Los españoles utilizaron las dotaciones de sus unidades menores para reforzar las de los navíos.

Los franceses, sin carronadas, que daban a los británicos una gran superioridad de fuego a corta distancia, confiaban en poder pasar al abordaje. Pero el fuego de metralla de las carronadas y lo débil de sus dotaciones, pese a que se habían integrado en ellas las tropas de desembarco, convertían tal táctica en algo de eficacia muy dudosa.

Los españoles, pese a no estar faltos de hombres, pues al suplir los huecos de marinería con soldados los buques llevaban en total algunos centenares de hombres más de los reglamentarios, no pensaban en el abordaje, ya que habían reforzado considerablemente su artillería con los nuevos obuses diseñados por Rovira, de análogos efectos a las carronadas.

Curiosamente sucedió que los navíos británicos y españoles llevaban más piezas de artillería que las que indicaba su porte, por lo que un navío de 74 cañones llevaba en realidad más de 80. Los franceses llevaban tam-

bién alguna pieza más, pero en mucha menor proporción.

La idea era que la escuadra de observación de Gravina evolucionase con independencia en misión de reconocimiento primero y como reserva de la línea de batalla después, acudiendo allí donde fuera más necesaria. Pero tan prudente organización no tardó en ser arrojada por la borda por Villeneuve.

Tras hacer retroceder a las fragatas enemigas, que pasaron la información de la salida a Nelson, la escuadra combinada maniobró hacia el sur, hacia el Estrecho, pero Villeneuve con sus órdenes consiguió que en vez de dos cuerpos separados que se podrían apoyar mutuamente la escuadra de observación fuera simplemente la cabeza de una larguísima línea prácticamente imposible de manejar y expuesta a las tácticas británicas de corte y envolvimiento.

Después de una corta navegación con poco viento y mala mar al amanecer del día 21 se descubrió hacia barlovento a la escuadra de Nelson, formada en dos columnas: la de barlovento al mando del propio Nelson con 12 navíos, incluido el insignia *Victory*, y la de sotavento dirigida por Collingwood con 15, insignia en el *Royal Sovereign*. Aparte estaban cuatro fragatas

La británica era algo inferior en número, pero tal inferioridad quedaba compensada por el hecho de que siete de los navíos eran de tres puentes contra los cuatro aliados y por el hecho de hallarse inmediata otra división de seis navíos, otro de ellos de tres puentes, que Nelson por alguna razón no quiso incorporar a su escuadra, pero que estaba a mano en caso de necesidad.

La intención de Nelson, bien conocida y divulgada posteriormente, era atacar la larga e incontrolable línea enemiga en dos columnas: una atacaría el centro aliado para tener así la seguridad de neutralizar al jefe enemigo, mientras que la otra atacaría la retaguardia enemiga envolviéndola y destruyéndola sin que el comprometido centro o la aislada vanguardia pudieran acudir en su socorro.

Pero más importante aún que las tácticas era el conocido liderazgo de Nelson, que supo entusiasmar a sus subordinados al comunicarles su plan (a diferencia de Ville-neuve, que no tenía plan alguno ni supo infundir ese espíritu entre sus hombres) y su convencimiento de que cada uno se portaría lo mejor posible, lo que estimuló su propia iniciativa sin esperar pasivamente a recibir órdenes, lo habitual entre sus enemigos.

Por último, Villeneuve facilitó aún más las cosas a Nelson: preocupado porque éste involucrara su retaguardia y queriendo tener Cádiz bajo el viento, ordenó una virada por giros simultáneos a toda su flota, invirtiendo su rumbo y formación, con lo que la anterior retaguardia (al mando de Dumanoir) pasaba a ser la vanguardia y volvía al puerto del que acababa de salir.

Esta maniobra era difícil de hacer incluso para flotas más adiestradas y conjuntadas que la de Villeneuve, pero además con poco viento y mala mar, como se hizo, convirtió la línea aliada en un desastre y facilitó el triunfo de Nelson.

pos y navíos aislados, muchos de éstos cayeron a sotavento con pocas oportunidades de luchar, y los otros estuvieron durante la aproximación de los británicos más atentos a no chocar entre sí (pese a lo cual hubo algunos abordajes) y a intentar recomponer la maltrecha línea que a ocuparse de sus enemigos.

Especialmente afectada fue la escuadra de observación de Gravina, ahora en retaguardia, y que precisamente por ello se vio completamente desorganizada por la inoportuna virada. En vez de actuar como una reserva al contraataque se vio condenada a soportar lo peor del ataque enemigo sin poder prácticamente maniobrar, con los buques casi parados y en facha.



*Más importante que las tácticas era el conocido liderazgo de Nelson, que supo entusiasmar a sus subordinados*

## EL COMBATE

Para ofrecer una más comprensible aunque somera y esquemática idea del famoso combate, dividiremos la acción en dos que se corresponden con las dos columnas británicas.

Los 12 navíos de la de Nelson se dirigieron contra el centro aliado, compuesto de siete navíos, pero los *Heros* y *Neptune* franceses y el *San Leandro* español habían caído a sotavento y no quisieron o no pudieron participar seriamente en el combate, sino que se limitaron a intercambiar algunos inefectivos cañonazos a larga distancia antes de retirarse al comprobar el resultado adverso.

Así, los 12 navíos de Nelson (entre ellos cuatro de tres puentes) se pudieron dedicar con toda seguridad a aniquilar a los únicos cuatro que les hacían frente: el insignia francés *Bucentaure* de 80 cañones, el *Redoutable* de



### Diferencia de ánimo.

Los siete navíos de Dumanoir asistieron impasibles a la batalla (arriba, otra representación de Trafalgar) que los británicos habían abierto en el centro de la línea aliada. Sólo el «Neptuno», al mando de Valdés (derecha), luchó heroicamente contra el «Minotaure» y el «Spartiate» hasta que no tuvo más remedio que rendirse.



el *San Agustín* de 74 teóricos, pero que en realidad llevaba 80.

El *Victory* quiso cortar la línea aliada pero, rechazado por el *Bucentaure* y el *Trinidad* que le cortaron el paso estrechándose entre sí, vino a caer sobre el *Redoutable*. Éste no era enemigo para el gran tres puentes inglés, pero su comandante, Lucas, ordenó abrir un fuego tremendo preparatorio del abordaje. Fue en ese momento cuando un tirador francés desde una ofa hirió mortalmente a Nelson. Por un momento los del *Victory* flaquearon, pero cuando los franceses ya se preparaban para el abordaje acudió otro tres puentes, el *Temeraire*, que con sus descargas diezmó a los franceses y permitió la recuperación de su compañero, abrumando seguidamente los dos mastodontes al más pequeño navío francés hasta que éste tuvo que entregarse.

Al poco lo hizo el *Bucentaure*, mientras que los dos españoles seguían resistiendo a todo trance. Llama aquí la atención la diversa manera de combatir de cada uno de los aliados: los franceses se lo jugaban todo a una carta en un primer empuje terrible, pero fracasado éste, las diezmadas y agotadas dotaciones no podían resistir largo tiempo y rendían su buque con relativa rapidez, mientras que los españoles, que se basaban en el fuego artillero y en la resistencia, eran también más pausados pero aguantaban mucho más tiempo.

Al fin y al cabo por aquellos años y en tierra los franceses brillaron en batallas decididas

en pocas horas, de Austerlitz a Waterloo, mientras que los españoles destacaron por soportar asedios de meses como los de Zaragoza y Gerona.

Mientras tanto, los siete navíos de la ahora vanguardia de Dumanoir asistían impasibles a la agonía del centro aliado sin prestarle ayuda pese a las insistentes órdenes de Villeneuve. Al

final, y cuando ya los dos navíos españoles estaban sentenciados, Dumanoir viró con cinco de los suyos (los otros dos se separaron y apenas intervinieron en el combate) y dio una pasada a media distancia cañoneándose con los británicos, hecho lo cual puso rumbo al Atlántico y abandonó las aguas de la batalla. El único español que le acompañaba, el *Neptuno*, al mando de Valdés, luchó heroicamente contra dos navíos británicos hasta que herido Valdés, con serias bajas y daños, tuvo que rendirse como sus compañeros *Trinidad* y *San Agustín*, verdaderamente heroicos, pues aguantaron varias horas tras la rendición de Villeneuve y fueron los dos navíos españoles que más bajas tuvieron en la batalla.

Dos navíos más cayeron ante la columna de Nelson, los franceses *Fouqueux* e *Intrenide*, que

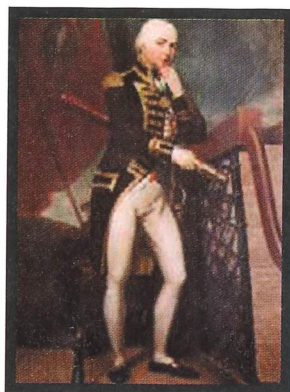
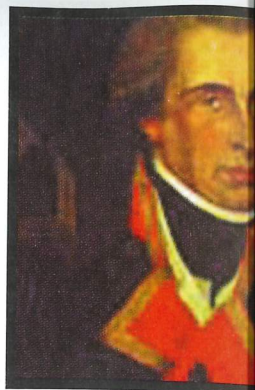
acudieron desde más atrás en una vana tentativa de socorro y, rodeados por varios enemigos, no tardaron en sucumbir.

En resumen, los 12 navíos de Nelson se habían enfrentado solamente a cuatro navíos del centro aliado, abrumándose lógicamente; otros nueve navíos aliados apenas lucharon y se retiraron unos hacia Cádiz y los cuatro de Dumanoir hacia mar abierto, mientras que los únicos tres que intentaron ayudar a sus compañeros cayeron a su vez. Más que mérito de los británicos, había sido la pobrísima actuación como jefes de Villeneuve y de Dumanoir lo que explicaba el resultado.

Otra lucha muy distinta tuvo lugar en su estela entre los 15 navíos de Collingwood, los cinco restantes de la escuadra al mando de Álava (primera de la línea de batalla) y los 12 de la escuadra de observación de Gravina.

Ya sabemos que esta parte de la línea aliada estaba en completo desorden, y, de nuevo, varios navíos sotaventeados apenas pudieron entrar en combate, pero aquí la lucha fue mucho más dura y empeñada. También es mucho más difícil de reconstruir, pues todo se resolvió en una confusa melé en que se entremezclaron unos y otros, variando constantemente su posición.

En general, y esquemáticamente, las cosas sucedieron así: la formación británica no cruzó la muy desordenada línea enemiga por un solo punto, sino por muchos a la vez. Justamente la discontinuidad de la línea alia-



**Protagonistas.** *El primer buque británico en cortar la línea aliada fue el «Royal Sovereign», de Collingwood (sobre estas líneas). En ocasiones hicieron falta varios navíos para rendir a uno solo, como fueron los casos del «San Juan Nepomuceno» y del «Babama», de Churruca (arriba, a la izquierda) y Alcalá Galiano (derecha) respectivamente.*

tánicos sin que sufrieran mucho fuego defensivo.

Cada navío británico cruzaba la línea por la popa de uno aliado y aprovechaba el momento para lanzarle a corta distancia una terrorífica descarga hacia la popa, la parte acristalada y más frágil de un navío de la época. Las balas de los cañones recorrían así los buques aliados de popa a proa sembrando los destrozos en cañones, mástiles y hombres. Para multiplicar sus efectos, los británicos disparaban con doble y triple bala, lo que si bien disminuía la potencia de cada proyectil no disminuía su efecto, pues los disparaban a bocajarro y eso aumentaba las bajas y daños, especialmente en un punto tan importante como la popa, donde iban los

mandos y el timón.

Una vez cruzada la línea y tras aquella demolidora descarga, el navío británico no se ponía en paralelo al navío atacado, sino que lo batía diagonalmente con sus cañones por las aletas o extremos, de tal modo que todos los cañones británicos eran útiles mientras que la mitad o más de los del atacado apuntaban a

mayor apertura de portas en los navíos ingleses, que les permitían hacer fuego a los lados en mayor ángulo que los españoles y franceses.

El navío siguiente repetía la descarga por popa y atacaba desde otro ángulo, reiteramos, casi nunca en paralelo, al navío aliado, y ya sólo era cuestión de tiempo el que éste se diera por vencido. En ocasiones hicieron falta más buques para rendir a uno solo, como fueron los casos notorios del *San Juan Nepomuceno* y del *Bahama*, mandados respectivamente por Cosme Churruca y por Alcalá Galiano, cuyas resistencias fueron heroicas, pero siempre los británicos se las arreglaron para atacar varios juntos a uno aliado, rendirlo y tras ello lanzarse sobre la siguiente víctima.

Carece por tanto de realidad el insistente mito de que los británicos disparaban tres veces más rápido y con mejor puntería que los aliados, hecho ya desmentido en Finisterre, y que ahora no aceptan ni los más serios historiadores británicos.

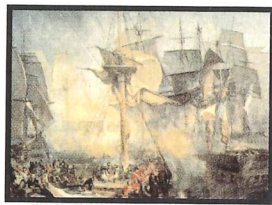
Tampoco puede aceptarse el de que disparasen preferentemente y casi en exclusiva contra los cascos y no la arboladura (supuesta táctica de sus enemigos), pues de ser así no se entiende cómo la generalidad de los buques españoles y franceses quedaron tras el combate completamente desarbolados y privados de movimiento.

El primer buque británico en cortar la línea aliada en todo el combate fue el *Royal Sovereign* de Collingwood, quien lo hizo por la popa del *Santa Ana*, insignia de Álava. Pese a la descarga inicial por popa, el español se defendió muy bien (era de los últimos alistados y por ello menos preparados y de dotación más bisoña) y dejó a su contricante inglés tan malparado que Collingwood tuvo que trasladarse a la fragata *Euryalus*, aunque el destrozado español tuvo al fin que rendirse.

La mayor desgracia del combate ocurrió no a mucha distancia, cuando el navío francés *Achi-*

lle, destrozado por el fuego enemigo, se incendió y voló por los aires ante la consternación de los numerosos testigos de la masacre, pues casi toda su dotación se perdió con el buque.

Mientras tanto Gravina se había batido heroicamente en su insignia, el *Príncipe de Asturias*, y resultó herido en un brazo, así como su jefe de Estado Mayor, Escaño. Caía ya la noche y la batalla estaba perdida, así que Gravina llamó a los buques que aún resistían y ordenó la retirada. Su averiado buque tuvo que ser remolcado por una fragata. En esta parte del combate los aliados habían perdido diez navíos apresados y el francés volado, con lo que la cuenta total ascendió a 18 navíos perdidos de los 33 que intervinieron.



*La discontinuidad de la línea aliada hizo posible el acercamiento de los británicos sin que sufrieran mucho fuego defensivo*

## EL CONTRAATAQUE Y EL TEMPORAL

Los británicos tomaron posesión de sus 17 presas, trasladaron a ellas destacamentos de soldados y marineros para que las custodiasen, lloraron la muerte de Nelson y sus numerosas bajas, e intentaron reparar sus castigados buques y remolcar los averiados y apresados hasta Gibraltar. Pero antes de que pudieran hacerlo estalló el temporal que venía amenazando varios días y la lucha fue ahora contra los elementos.

En Cádiz estaban los otros 11 navíos aliados (aparte de los cuatro de Dumanoir que se separaron de la flota), varios de ellos demasiado dañados por el combate o por el temporal. Pero Gravina y Escaño, aunque heridos, no se dieron por vencidos y ordenaron una salida al contraataque.

La salida, uno de los gestos más valientes de la historia naval y pese a ello, pocas veces re-



cordado y valorado como se merece, se efectuó el día 23 aprovechando una calma relativa del temporal con los tres navíos españoles y cuatro franceses que habían quedado útiles, así como las casi intactas fragatas y bergantines.

Con Nelson muerto, sus graves daños y bajas, agotada por el combate y el temporal, la flota británica no supo responder adecuadamente al ataque de la pequeña división, mandada por el francés Cosmao, el más antiguo de los comandantes, y Collingwood, evidentemente impresionado, mandó abandonar las presas, incluidas sus guardianes británicos, tras corto combate en que varias de las dotaciones de los navíos apresados se alzaron contra sus vigilantes y recuperaron el control de sus buques.

Al final los ingleses sólo pudieron conservar al *Nepomuceno*, *Babama*, *San Ildefonso* y al francés *Swiftsure*, mientras todos los demás o eran recuperados por la afortunada salida o abandonados a su suerte intentando ganar la costa, salvo algunos que, como el *Trinidad*, fueron incendiados por sus captores para impedir su recuperación por el enemigo. Así se salvó, por ejemplo, el heroico *Santa Ana*.

Pero el temporal arreció y muchos de los rescatados y aun de los rescatadores terminaron por hundirse o por naufragar en la costa con un saldo de miles de víctimas, especialmente los heridos graves.

La población de Cádiz y de todas las localidades costeras se volcó en la humanitaria labor de salvamento de los naufragos, entre los cuales había muchos británicos, a los que se trató de tal modo que el mismo Collingwood agradeció públicamente el hecho y permitió rápidamente el canje de prisioneros o la puesta en libertad de otros, especialmente de los heridos que habían quedado a bordo de los buques ingleses. Afortunadamente, el día 25,

**Muerte de Nelson.** Sin el gran almirante, con graves daños y bajas, la flota británica sólo pudo conservar a los españoles «*Nepomuceno*», «*Babama*», «*San Ildefonso*» y al francés «*Swiftsure*».



se vió paliada por la humanidad de unos y otros después del combate.

El balance total arroja unos 447 muertos y 1.262 heridos entre los británicos, cifra oficial que nos parece menor de la real por diversos factores que aquí no podemos detallar de un total de 18.200 hombres. Los españoles tuvieron unos 1.022 muertos y 1.383 heridos de sus casi 12.000 hombres, y los franceses un total de 4.181 bajas de los alrededor de 13.000 que fueron al combate. Las cifras de los aliados tienen una mucha mayor proporción de muertos por los ahogados en los naufragios.

De la flota combinada, y aparte de los cuatro navíos de Dumanoir, sólo quedaron cinco navíos españoles, entre ellos el insignia *Principe de Asturias*, de Gravina, y el *Santa Ana*, cinco franceses y las fragatas y bergantines, de los que se hizo cargo el almirante francés Rosily, que llegó a Cádiz el día 25, sólo cuatro después de la batalla.

Ya sabemos la muerte de Nelson. Gravina, herido en un brazo, murió pocos meses después al gangrenársele la herida. Villeneuve fue llevado prisionero a Inglaterra, luego liberado.



*Trafalgar. Litografía de A. Vallejo (Museo Naval). Después de aquello la guerra siguió todavía largos años.*

ducido a juicio. Pero apareció muerto una mañana en una posada durante el viaje. Napoleón decidió que se había suicidado, abrumado por su responsabilidad en el desastre. Parece una forma extraña de suicidarse el darse cinco puñaladas en el pecho con un cuchillo de mesa. Al lector dejamos el juicio de lo que realmente pasó.

La guerra, incluso la marítima, siguió todavía largos años después de Trafalgar. Los franceses ya habían abandonado sus planes de invasión de Inglaterra antes de la batalla, como sabemos, y se concentraron en el corso contra la navegación enemiga, mientras Napoleón intentaba asfixiar la economía británica cerrando a su comercio todos los puertos europeos. Pero la contienda duró aún otros diez años.

Para los españoles, el acontecimiento más importante de la guerra con Gran Bretaña después de Trafalgar fue el doble intento de invasión británica de nuestros territorios del Plata. Pero allí el capitán de navío Linois y

locales, infligió en 1806 y 1807 dos duras derrotas a los británicos.

Los designios de Napoleón para España siguieron adelante y poco después consiguió las abdicaciones en Bayona de Carlos IV y de su hijo Fernando VII, lo que provocó el levantamiento popular del 2 de mayo de 1808. Ello implicó una nueva guerra en la que los españoles eran ahora aliados de sus antiguos enemigos británicos y enemigos de sus otrora aliados franceses. Por cierto, que aquello significó la toma de la escuadra francesa de Rosily por los españoles. Contando con que los cuatro navíos de Dumanoir habían sido interceptados y apresados por una división inglesa al mando de Strachan cerca de Finisterre, resultó que ni uno solo de los malhadados navíos de Villeneuve consiguió volver a Francia.

## CONCLUSIÓN

Como hemos visto, Trafalgar, pese a los mitos acuñados especialmente por histo-

vasión de Inglaterra ya habían sido abandonados y Napoleón sólo pensaba utilizar su Marina (y la española) en una guerra de corso o con rápidas incursiones, sin arriesgar grandes batallas.

Tampoco es cierto que el célebre combate fuera el hito que marca la decadencia de la Armada española forjada durante el siglo XVIII. Es cierto que se perdieron diez navíos, pero la pérdida fue pronto compensada por los cinco de Rosily y por el *Atlas*, que como recordará el lector, quedó en Vigo. Aun contando con los dos perdidos en Finisterre, el saldo negativo de seis navíos no era demasiado importante para una flota que, incluso después de Trafalgar, seguía siendo la tercera del mundo, con 45 navíos y 30 fragatas, a los que habría que añadir los seis y la fragata apresados a los franceses en 1808.

Lo verdaderamente decisivo para el poder naval español fue la posterior Guerra de la Independencia: con la casi totalidad del territorio nacional invadido por los franceses y la mar segura por los ahora aliados ingleses, todos los esfuerzos en hombres y dinero se fueron para el vital Ejército de tierra, dejando por completo desamparada a la Marina.

Faltos de mantenimiento, de pertrechos de todas clases y hasta de dotaciones, los espléndidos navíos se fueron pudriendo en los arsenales, y aquellos establecimientos industriales, que estaban entre los primeros del mundo, fueron progresivamente abandonados y dejados poco menos que en la ruina. Ni en la Guerra de la Independencia ni en las siguientes de Emancipación americana perdieron los españoles un solo navío por acción de guerra, pero menudearon los perdidos en accidentes, por navegar en pésimas condiciones, y aun más, los desguazados en los arsenales por no tener fondos para su conservación. Así, buques que hubieran podido tener todavía una

nal del reinado de Fernando VII sólo quedaban tres, uno de ellos justamente el *Heros* francés apresado a Rosily.

Tampoco Trafalgar significó la pérdida del imperio ultramarino, pues éste se perdió por el deseo de emancipación de sus pobladores, no porque pasara a formar parte de las colonias británicas como hubiera sido de esperar.

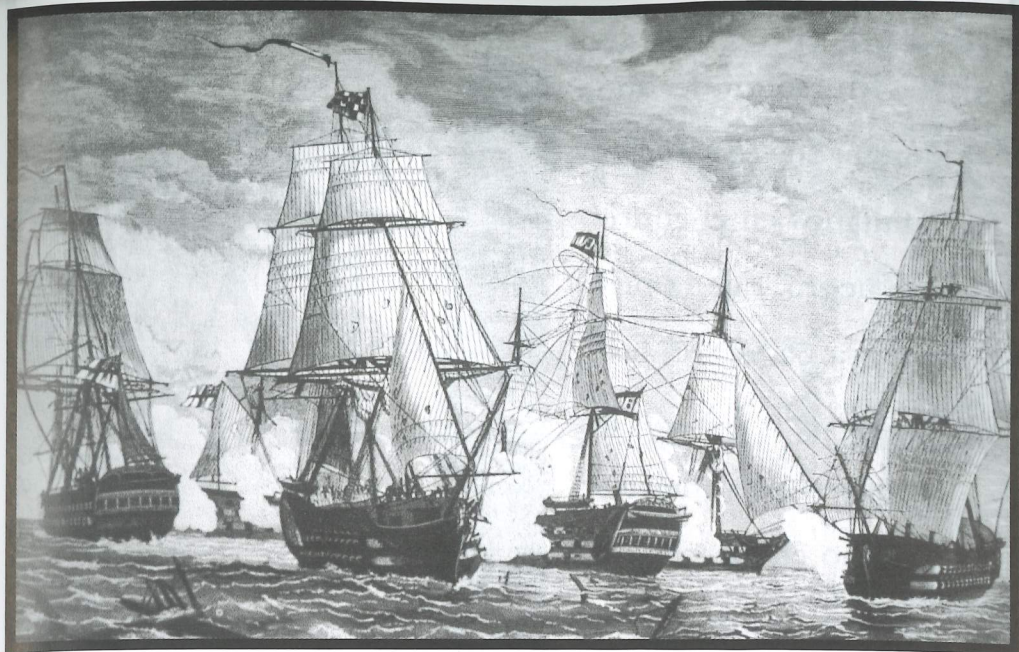
El mejor punto de comparación puede ser Portugal, nuestro vecino y hermano, que era una apreciable potencia naval y colonial en el siglo XVIII. Tradicional aliado de Inglaterra, Portugal no tuvo que sufrir ningún Trafalgar. Sin embargo, sí debió soportar la invasión francesa y el empuje de las nuevas ideas con un desenlace bastante parecido al español: la quiebra de su poder naval, que a partir de entonces fue anecdótico; la pérdida de su gran colonia americana de Brasil, que se declaró independiente; y una guerra civil interna entre liberales y absolutistas para terminar relegado a ser una potencia de rango inferior como resultado final.



*Trafalgar fue un doble hito: el culmen de las victorias navales británicas y el inicio de su expansión económica e imperial*

Trafalgar no significó la conquista de los mares por Gran Bretaña, conquista que ya había logrado en las guerras anteriores y además debió seguir luchando en ellos contra los franceses hasta 1815. Lo que sí puede significar Trafalgar es un doble hito: el culmen de las numerosas victorias navales británicas desde 1793 y el inicio de su expansión económica e imperial durante todo el XIX, lo que convirtió a Gran Bretaña durante ese siglo y el primer tercio del siguiente en la primera potencia naval, colonial y comercial del planeta.

Pero un hito no es una causa ni para el sensacional ascenso británico en el XIX.



«Príncipe de Asturias». Aparte de los cuatro navíos de Dumanoir, de la flota combinada sólo quedaron cinco franceses y otros cinco españoles, entre ellos el insignia de Gravina (Museo Naval).

siglo y ni siquiera para la mucho más inmediata derrota de Napoleón. Siendo una batalla muy importante, Trafalgar no fue decisiva en esos y otros aspectos, como pocas batallas lo son por sí mismas, pues los hechos que mueven los acontecimientos humanos son mucho más complejos y actúan durante mucho más tiempo.

Para zanjar definitivamente la cuestión del significado y repercusiones de Trafalgar, cabe imaginar lo que hubiera pasado previsiblemente de ser una victoria aliada: la triunfante pero muy baqueteada flota franco-española hubiera debido volver a Cádiz para reparar sus graves averías y reponer pertrechos y bajas. Dicha tarea hubiera sido muy problemática dado que el esfuerzo anterior por preparar la flota había consumido los recursos del arsenal y sobre todo por el precario estado de la Real Hacienda española.

Pues bien, apenas reparada la flota se hubiera encontrado con una de refresco británica, pues como ya hemos dicho y dada su gran supe-

rioridad numérica en buques, Gran Bretaña hubiera podido situar sin mucha dificultad frente a Cádiz a las pocas semanas otra flota equivalente a la derrotada.

• En resumen: para reequilibrar la situación global, los aliados tenían que haber vencido consecutivamente en tres batallas de las dimensiones y resultados de Trafalgar, algo por entero fuera de las posibilidades reales.

Trafalgar queda así sólo como la última confirmación de una hegemonía naval británica evidente al menos desde 1793.

H 16

### Bibliografía

- > Pelayo Alcalá Galiano, *El combate de Trafalgar*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2003, 2 vols.
- > A. Guímera, A. Ramos y G. Butrón (coordinadores), *Trafalgar y el mundo atlántico*, Marcial Pons, Madrid, 2004.
- > Agustín Ramón Rodríguez González, *Trafalgar y el conflicto naval anglo-español del siglo XVIII*, ACTAS, Madrid, 2005.