

1805-2005

REINO UNIDO, FRANCIA Y ESPAÑA honran a los combatientes en Trafalgar



sumario

4 HONOR Y GLORIA A LOS COMBATIENTES DE TRAFALGAR

Estber P. Martínez

10 UN BICENTENARIO EN CLAVE CULTURAL

16 ANTECEDENTES Y CONSECUENCIAS
Agustín Ramón Rodríguez González

22 LA CAMPAÑA DE 1805 Alfredo Florensa de Medina

26 21 DE OCTUBRE, EL COMBATE

José Ignacio González-Aller Hierro

36 VÍCTIMAS DEL TEMPORAL
Miguel Aragón Fontenla

42 LOS REGIMIENTOS EMBARCADOS

44 TRAFALGAR EN LOS MUSEOS NAVALES ESPAÑOLES
Marcelino González Fernández

48 LA HISTORIA EN LOS LIBROS

Esther P. Martínez

50 LOS HÉROES EN EL CALLEJERO Raúl Díez

REVISTA DEFENSA

Suplemento del número 212 / octubre 2005

Director: José Luis Fernández Peña

Subdirector: Jesús Gómez Sanmiguel. Redactor jefe: Alfredo Florensa de Medina. Arte y Diseño: Rafael Navarro Fernández. Edición: Elena Ruiz Castellanos. Fotografía: Pepe Díaz, Hélène Gicquel Pasquier y Museo Naval.

Edita: Ministerio de Defensa. Paseo de la Castellana número.109. 28071-MADRID. Teléfonos: 91 395 54 15 (dirección), 91 395 52 99/91 395 52 26 (redacción), Fax: 91 395 54 191. Correo electrónico:red@ext.mde.es. Página web: www.mde.es. Administración, distribución y suscripciones: Secretaría General Técnica. Centro de Publicaciones: C/. Juan Ignacio Luca de Tena, n. 30. 28071-Madrid. Tríno.: 91 205 42 22. Fax: 91 205 40 25. Correo electrónico: publicaciones@mde.es. Publicidad: Vía Exclusivas S. L. C/. Albasanz, 14. bis 28010-Madrid. Teléfono: 91 448 76 22. Fax: 91 446 02 14. Correo electrónico: viaexclusivas@viaexclusivas.com. Fotomecánica e impresión: Gráficas Monterreina, S. A. D. L.: M8620-1988. NIPO: 076-05-010-4 (Edición en papel). NIPO: 076-05-071-0 (Edición en línea). ISSN: 1131-5172.

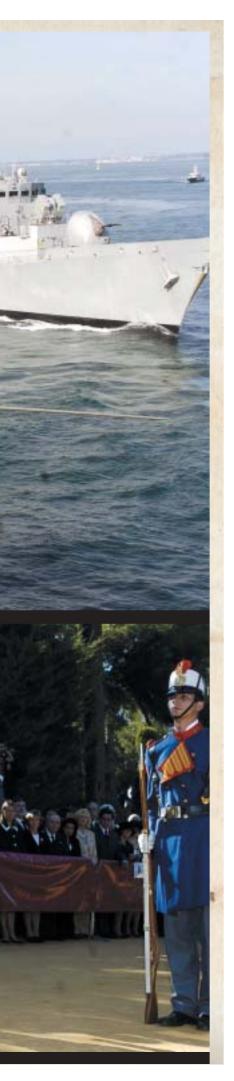
Portada: Mascarón de la maqueta del navío Santa Ana, participante en Trafalgar, que se conserva en el Museo Naval de Madrid. La figura a proa del león coronado y engallado fue tradicional en los buques de querra españoles desde finales del siglo XVII hasta comienzos del XIX en que comenzó a sustituirse por imágenes alusivas al nombre del propio barco.





Sendos actos celebrados en el Panteón de Marinos Ilustres (sobre estas líneas), el Parque Genovés de Cádiz (derecha) y en la mar (arriba) homenajearon el 21 de octubre pasado a todos quienes participaron en el combate.





honor y gloria a los combatientes de Trafagar

Británicos, franceses y españoles honran, doscientos años después de la batalla, la memoria de los contendientes y la generosidad del pueblo de Cádiz

L 21 de octubre de 1805, los cielos de Cádiz auguraban mal tiempo y cumplieron su presagio. 200 años después, los mapas de isobaras tampoco eran halagüeños; la lluvia había arreciado durante la jornada anterior, como lo haría en los días siguientes. Sin embargo, el viernes 21 de octubre de 2005 el sol hizo un alto en su descanso para sumarse a los actos conmemorativos del combate de Trafalgar celebrados ese día en el entorno de la ciudad andaluza. Unos actos en los que tres naciones hoy firmes aliadas, Reino Unido, Francia y España, no quisieron rememorar ni una victoria ni una derrota, sino honrar el recuerdo de cuantos participaron en la batalla y, también, del pueblo gaditano que se entregó en socorrer a las víctimas sin distinción de banderas.

La conmemoración del bicentenario se iniciaba al filo de las 10 de la mañana en el Panteón de Marinos llustres, en San Fernando. El monumental templo, cuya entrada custodian dos cañones *de a 36* del

navío Santísima Trinidad, fue marco para el encuentro de los descendientes de varios de los marinos participantes en Trafalgar — Nelson, Collingwood, Burstasl, Pascoe, River, Villeneuve, Gravina, Hidalgo de Cisneros, Uriarte, Alcalá Galiano, Churruca, Valdés, Vargas, De Jado, Alsedo, Gastón, Páramo y González, De Azcárraga, De Alcedo, Escaño, De Florez, y Gardoqui— en un acto de homenaje a los más de 4.800 caídos de resultas del combate.

Muy cerca de la capilla donde reposan — junto a los de Escaño o Álava— los restos de Federico Gravina, su descendiente José María Castillejo y Oriol, conde de Floridablanca, junto a Rose MacMurray, heredera de Horatio Nelson, y el conde André Villeneuve, escoltados por una escuadra de honores de la Armada y oficiales de las respectivas Marinas depositaron sendas coronas de laurel al pie de un gran cirio bajo el altar mayor. Desde aquí, el arzobispo castrense español, monseñor Francisco Pérez, y el capellán de la fragata británica *Chatham*, reverendo Ned Kelly, rezaron sendos responsos por las almas de los fallecidos,



entonándose luego el canto de la Oración Marinera por el batallón de alumnos de la Escuela de Suboficiales de la Armada que rendía honores.

Cumplido este «acto de justicia histórica» — en palabras del relator—, en el que estuvieron presentes, entre otras autoridades, el presidente de la Junta de Andalucía, Manuel Chaves; el ministro de Defensa, José Bono, y los embajadores en Madrid de Londres, Stephen Wright, y París, Claude Blanchemaison, la conmemoración continuó en Cádiz capital, ciudad y puerto de donde partió la flota combinada francoespañola para cumplir con su heroico destino.

Monumento a la memoria

Una hora más tarde, el Parque Genovés era escenario de un nuevo acto de homenaje, al que en esta ocasión se unieron cientos de gaditanos. Allí permanecía formado un batallón de honores integrado por sendas escuadras de marinería pertenecientes a las fragatas Montcalm de la Marine de Guerre francesa y HMS Chatham de la Royal Navy británica, así como por una escuadra de gastadores del Regimiento Córdoba 10 y una sección de granaderos del Regimiento Inmemorial del Rey ambas tocadas con uniformes de época. Estas unidades de Infantería participaron, embarcadas, en el combate de Trafalgar, al igual que

los Batallones de Voluntarios de Cataluña, cuya uniformidad de época también lucía la escuadra de honores formada ante la tribuna presidencial. Completaba la formación una compañía de la Armada con dos secciones de marinería y una tercera de Infantería de Marina, con Bandera, escuadra y banda.

Redoble de campanas

Tras el solemne izado de las banderas nacionales de España, Francia y el Reino Unido, el ministro español de Defensa y los embajadores británico y francés depositaron sendas coronas de laurel ante un nuevo monolito levantado en memoria de las dotaciones participantes en el combate y en el que se pueden leer los nombres de los navíos implicados en el mismo. A toque de chifle (el silbato de los contramaestres) y mientras eran leídos los nombres de los buques, se procedió luego al acto de rendir honores a los caídos, concluido con una descarga de fusilería. En ese mimo momento, en torno al mediodía, las campanas de las iglesias de Cádiz y San Fernando se unían al emotivo acto doblando a difuntos.

En unas breves palabras, el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Sebastián Zaragoza, recordaba posteriormente la memoria de los casi cinco mil hombres que murieron en el combate o como consecuencia de él, así como la labor humanitaria de los gaditanos, volcados en ayudar a todos aquellos que llegaron a la costa sin preguntar bajo qué bandera habían luchado. El AJEMA destacó también la importancia de asumir una Historia cuyo resultado es la comunidad de valores de paz y libertad que une hoy a las entonces naciones enemigas. De los combatientes de antaño, el almirante Zaragoza destacó la capacidad de sacrificio por su Patria, señalándola como referencia a seguir en nuestros días.

El acto en el Parque Genovés concluía con el desfile, en la contigua avenida Doctor Gómez Ulla, de las tropas que habían rendido honores.

Entre el público, los más entusiastas fueron un grupo de colegiales de preescolar del centro *Josefina Pascual*, que sentados en la acera y en primera fila, mostraban el nombre de la batalla con letras de colores realizadas por ellos mismos con ayuda de sus profesores, y que no cesaron de pedir «¡más desfile, más desfile!» al final de la parada.

Especial entusiasmo despertaron también entre los asistentes los *Voluntarios de Cataluña*, tocados con las características barretinas payesas y con los que todo el mundo quería fotografiarse. El propio ministro José Bono no dejó de acercarse a saludarles, charlando con algunos de los soldados de procedencia gerundense.





Tropas francesas, británicas y españolas, algunas con uniformes de época, rindieron honores ante el monolito conmemorativo de Trafalgar levantado en el Parque Genovés gaditano.





Homenaje de la Universidad

Las autoridades presentes ya citadas, junto a las que también se encontraban, entre otras, la alcaldesa de Cádiz, Teófila Martínez; el secretario de Estado de Defensa, Francisco Pardo; el jefe del Estado Mayor de la Defensa (JEMAD), general de ejército Félix Roldán; el secretario general de Política de Defensa, almirante general Francisco Torrente o el almirante sir Mark Stanhope, Segundo Comandante Supremo Aliado de Transformación, se dirigieron posteriormente a la cercana sede del vicerrectorado y la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Cádiz, institución que igualmente quiso unirse a la celebración del bicentenario de Trafalgar.

A las puertas del hoy edificio académico, denominado *La bomba* en remembranza de su antiguo carácter de cuartel del Real Cuerpo de Artillería, el presidente andaluz descubrió una placa de bronce conmemorativa. Tras ello, tomó la palabra el rector de la UCA, Diego Sales, quien resaltó el carácter de la época de Trafalgar como tiempo de cambios con trascendentes repercusiones posteriores. También puso de manifiesto el principio de fidelidad a la Historia con el que la Universidad gaditana ha afrontado las diversas actividades por ella organizadas con motivo del bicentenario del combate.

La sucedió en el uso de la palabra el titular de Defensa, quien destacó que «el día 21 de octubre de 2005 no revivimos ni una derrota ni una victoria, sino que recordamos a todos los participantes en el combate». Unos hombres, recalcó José Bono, que «fueron grandes». Dicho calificativo y el título de «grande de España» otorgado por Isabel II al general Prim -«catalán, militar v español» - sirvió al ministro para ahondar en la idea de la grandeza de los comportamientos de los militares de antaño y de hoy. De los actuales ejércitos, Bono destacó la necesidad de mantener su existencia como garantes de la defensa y la seguridad, porque «no hay política exterior, ni independencia, ni soberanía sin elército». A pesar de los utópicos deseos —compartidos por todos de un mundo en paz, el ministro recordó que todavía hay que luchar contra aquello que atenta contra esa utopía, como el terrorismo y las dictaduras.

Coronas en la mar

Como no podía ser de otra manera tratándose de una efeméride naval, la conmemoración del bicentenario de Trafalgar continuó, ya durante la tarde, en la mar, en las mismas aguas que velan a muchos de aquellos que fallecieron en el fragor de la batalla y durante el gran temporal que siguió al combate.

Sobre las cuatro de la tarde zarpaban del puerto de Cádiz las fragatas *Montcalm*, *HMS Chatham* y la española *Reina Sofía* para participar en la entrega de coronas a la mar en la extensa zona donde se desarrolló el combate. A la cabeza de esta formación, llevando a su bordo a autoridades y familiares, se situó el buque insignia de la Armada española, el portaaeronaves *Príncipe de Asturias*, buque de igual nombre que el navío de tres puentes en el que el teniente general Federico Gravina izó su gallardete de comandante de la escuadra española el 21 de octubre de 1805.

Durante la navegación en demanda de las aguas próximas al cabo Tafalgar y sobre la cubierta de vuelo del actual *Príncipe de Asturias*, el descendiente del insigne marino palermitano calificaba ante los periodistas el acto como «una ocasión extraordinaria para honrar la memoria de unos héroes que ayudaron en aquel momento, y de una manera muy especial, a España. Pero también a la actual construcción europea, ya que, como consecuencia de la batalla, con independencia de que perdiéramos o ganáramos, comenzó a gestarse la Europa moderna que todos conocemos».

«Hoy recordamos —comentaba el conde de Floridablanca— la memoria de esas personas que en un día como hoy dieron la vida por sus ideales, por

obedecer lo que para ellos era su autoridad y su bandera». Como descendiente de quienes salieron disciplinadamente a cumplir sus respectivos destinos, José María Castillejo decía asimismo vivir la conmemoración «como una ocasión muy íntima, pero también como una oportunidad extraordinaria para encontrarme con las personas que compartieron con mi antecesor el día de la batalla».

Tras una hora aproximada de navegación y a la altura del cabo Roche las órdenes por lo altavoces de «preparados para batir por estribor» anunciaban el inicio de esta tercera parte del homenaje a los combatientes de Trafalgar. La dotación del *Príncipe de Asturias* ocupaba sus puestos, cubriendo candeleros y flanqueando la cubierta del buque.

A buena marcha, la fragata gala *Montcalm*, con su dotación formada en la banda de babor, se aproximaba a la aleta del portaaviones y comenzaba a sobrepasarlo. Unos minutos de navegación en paralelo, con los buques apenas separados 20 metros, servían para que sendas coronas fueran lanzadas al agua; una, de flores, desde la toldilla de la fragata, otra, de laurel, dejada caer al mar por el embajador francés, desde la regala del *Príncipe*. Simultáneamente, una sección de infantes de Marina disparaban una salva de fusilería.

Mientras la *Chatham* iniciaba igual maniobra, flores y laureles quedaban sobre las aguas tras la estela de los buques. Cuando la fragata británica alcanzó al *Príncipe*, la solemne ceremonia volvía a repetirse, lanzando el embajador del Reino Unido la corona, ahora ornada con los colores de la Armada británica.

La última fragata en tomar su puesto junto al *Príncipe de Asturias* fue la *Reina Sofía*. En esta ocasión fue el ministro José Bono quien se adelantó hasta el borde de la cubierta para lanzar una nueva corona a los héroes. A la vez, caía también a la mar la ofrenda de laurel desde la fragata española. Como en las dos ocasiones anteriores, los invitados rompieron el silencio para acompañar con sus aplausos el final del paso de las fragatas.

Estos tres buques pasaron luego en formación, a vuelta encontrada ante el *Príncipe de Asturias*.

Distinciones y recuerdos

Mientras las seis coronas se perdían en las estelas, el acto continuaba a bordo del *Príncipe de Asturias*. Llegó entonces el momento de distinciones y recuerdos para que, sin ecos de la batalla, el 21 de octubre de 2005 tenga también su huella en la memoria colectiva e individual. Sin duda, no olvidará la fecha el académico de la Lengua y autor de la novela *Cabo Trafalgar*, Arturo Pérez-Reverte, quien recibió de manos del ministro José Bono la gran cruz al mérito naval. Fueron entregadas igualmente placas y campanas conmemorativas al presidente de la Junta de Andalucía, y a los cuatro buques que habían participado en la ofrenda.



El presidente de la Junta de Andalucía, el ministro de Defensa y los embajadores de Francia y el Reino Unido presidieron el homenaje en la mar realizado en el portaaviones *Principe de Asturias* con la asistencia de numerosos descendientes de marinos participantes en el combate de Trafalgar.









Manuel Chaves, junto con la alcaldesa de Cádiz y el titular de Defensa, fue uno de los encargados de concluir el homenaje en la mar y la exhaustiva jornada conmemorativa. Recordando al literato Jorge Manrique y sus afamadas Coplas a la muerte de su padre, evocó con idéntico igualatorio espíritu «la memoria de jefes y marineros» abatidos en Trafalgar. De ellos aseguró que se «guiaron por igual bravura y fidelidad, como ya supo entender el pueblo de Cádiz entonces».

Chaves destacó también la «fraternidad y la hermandad habida en el mar», en medio de la tempestad estallada tras el combate, entre quienes horas antes habían luchado entre sí. Un entendimiento que ha saltado en el tiempo y hoy se ha transformado en el vivido homenaje común a los antiguos combatientes de tres socios de la Unión Europea. La actual armonía y colaboración entre los tres veteranos estados europeos fue asimismo glosada por la alcaldesa gaditana. Teófila Martínez subrayó la importancia de mantener viva la memoria del pasado y apuntó la necesidad de «servir a los pueblos desde y para la paz».

El ministro de Defensa por su parte volvió su mirada, además de al combate, a la posterior Guerra de la Independencia — «peninsular», en el ámbito internacional— y la Cádiz constituyente de 1812, a «la Pepa» (la Constitución surgida aquel año) y a sus valores de «solidaridad y de justicia». Principios que representa la Enseña nacional, además de los de «progreso y hermandad» y que hacen de «España una nación tan grande que nunca ha sido madrastra y que es madre de tanto pueblos».

Bono se refirió también a la frase de Pérez-Reverte en su novela sobre el combate «somos lo que somos, porque fuimos lo que fuimos», «porque si no tuviéramos conciencia de los que hemos sido en los siglos pasados podríamos tener el peligro de no saber cómo hemos de ser en el futuro y ésa es una lección que naciones tan veteranas y tan expertas como España no pueden olvidar».

A la caída de la tarde, con el regreso a puerto, se ponía un marinero, solemne y distinguido broche a la conmemoración del bicentenario del combate naval de Trafalgar.

Sin embargo, el intenso día había comenzado en realidad la víspera. En la gaditana plaza de la Mina, el ministro había inaugurado la exposición *Cádiz y Trafalgar*. La ciudad ilustrada de 1805 poco antes de las 8 de la tarde. Después, en la sede de la Diputación, el titular de Defensa presidió junto al presidente de la Junta de Andalucía la presentación del documental *Trafalgar* 1805, producido por el Instituto de Empleo y Desarrollo Socioeconómico y Tecnológico de la Diputación de Cádiz. Se trata de una recreación virtual del combate de unos 20 minutos de duración, que se acerca al histórico episodio desde

coordenadas tan distantes y complementarias como las circunstancias políticas, sociales, científicas y militares. Todo ello con el empleo de documentación procedente, fundamentalmente, de la Universidad de Cádiz y del Ministerio de Defensa y aplicando nuevas tecnologías infográficas que dotan del mayor realismo a la recreación de la batalla.

Tras su presentación en el salón Regio del Palacio Provincial, el presidente de la Diputación gaditana, Francisco González, tomó la palabra en calidad de anfitrión para recordar el protagonismo del pueblo de Cádiz en los hechos y el interés que ha suscitado la conmemoración, con motivo de la cual se han organizado un sinfín de actividades en la ciudad.

En ese mismo acto, José Bono tuvo palabras para evocar a los combatientes del fatal encuentro. Desde el regio salón aludió a la notable formación académica ilustrada de los marinos de Trafalgar y a los militares de la época en general y resaltó «la voluntad de estar juntos» en la conmemoración de las tres naciones que entonces, dos a una, se enfrentaron a muerte.

La actual concordia y comunión de intereses entre los antaño enemigos también estuvo presente en las palabras del presidente de la Junta de Andalucía, Manuel Chaves, encargado de cerrar el acto. Asimismo, el mandatario andaluz aludió al «espíritu ilustrado», al Cádiz de 1805 y al «hito referencial» que supuso para los gaditanos Trafalgar.

Últimos protagonistas

Tan nombrados a lo largo de éstas líneas como los héroes, han sido los gaditanos, por la generosidad que repartieron entre quienes llegaban moribundos a sus costas. Para ellos, el buque insignia de la Armada española, el *Príncipe de Asturias*, tendió sus pasarelas la mañana del sábado 22.

Si en 1805 la respuesta fue generosa, la acogida de las jornadas de puertas abiertas al *Príncipe* no fue menos cálida. A pesar de las nubes que auguraban un día revuelto, paraguas en mano eran muchos los que se acercaban al puerto, al mismo muelle donde había atracado en la tarde del 21 tras el homenaje naval, para conocer sus secretos.

Para ello, la dotación del portaaeronaves pasó a ser guía por unas horas y durante unos 20 ó 30 minutos enseñó de proa a popa y de quilla a perilla el buque que tan bien conocen. Una hoja informativa ayudó a conservar el momento, en especial, a aquellos que habían dejado sus cámaras en casa y sin un móvil adecuado al lado no podían inmortalizar el momento. En apenas una hora, más de 200 visitantes embarcaron en el buque insignia de la Armada, y a pesar de que a la jornada aún le quedaba tiempo, la dotación preveía que todos no podrían visitar el navío. Cádiz se volcó en 1805 y se ha volcado en el 2005.

Esther P. Martínez Fotos: Pepe Díaz



un bicentenario en clave cultural

Sólo en Cádiz y en el mes de octubre cinco grandes exposiciones rememoran el acontecimiento naval y su época

ÁDIZ vivió como pocas ciudades españolas el épico combate naval. De su puerto partió la flota combinada francoespañola con muchos de sus hombres a bordo bien como marinos experimentados, bien como reclutas forzosos. Además, antes de su partida, fue también en Cádiz donde se aprovisionaron de víveres y donde convivieron con sus vecinos. Doscientos años después, la capital andaluza ha vuelto a vivir con especial intensidad la efeméride. Colectivos culturales, la Universidad e instituciones han puesto en marcha numerosas actividades para acercar a los ciudadanos aquel episodio histórico, la época y sus circunstancias.

Entre las propuestas culturales abiertas al público, sobresalen las exposiciones, algunas de las cuales han compartido fechas. De hecho, en los días centrales de la conmemoración, la Revista Española de Defensa tuvo ocasión de visitar cuatro de ellas en diferentes puntos de la ciudad.

Santa Catalina

El castillo de Santa Catalina, junto a la playa de la Caleta, albergaba en ese fin de semana dos exposiciones. Nada más franquear el pasadizo de la fortaleza, en su patio, que conserva la condición de plaza fuerte decimonónica, un cartel anunciaba la muestra Cádiz, la ciudad de Trafalgar. Los ingenieros militares. Organizada por el Ayuntamiento de la ciudad y

con la colaboración, entre otras instituciones, del Centro Cartográfico del Ejército y de su Archivo, ofrece plano a plano, hasta un total de 81, una panorámica de la capital de los siglos XVIII y XIX. Su entramado, cómo se va formando y las características que la dieron un lugar en la histórica batalla.

Las reproducciones seleccionadas ofrecen mapas de la bahía, del puerto, de las murallas, de los cuarteles e incluso de edificios singulares como el Hospital Real o la Aduana. Y todo ello fue proyectado y construido por ingenieros militares españoles.

Este tipo de actuación integral de la milicia en Cádiz no sólo sirvió para contrarrestar la debilidad estratégica de la ciudad. Además, fue «exportada» y repetida en territorios españoles en ultramar,



Vistas de las muestras Cádiz y Trafalgar. La ciudad ilustrada de 1805 (izda.) y Una batalla a escala (arriba), cuyas principales protagonistas son las maquetas.



Medalla conmemorativa de Churruca, testamento de Gravina y sable de caballería.



Exposición sobre los ingenieros militares y sus proyectos para Cádiz.



El Castillo de Santa Catalina ha sido una de las sedes de la agenda cultural de la efeméride en la capital gaditana.



Utensilios de mesa rescatados de los navíos perdidos en el combate y parte de Los naufragios de Trafalgar.

Y además, teatro, cine, música...

ON motivo del bicentenario de Trafalgar, los gaditanos también han podido disfrutar de otras actividades culturales en diferentes puntos de la provincia, especialmente los ligados a la zona del combate. Así, en Conil de la Frontera se ha celebrado un ciclo de cine naval a lo largo de todo el mes de octubre. Su programa ha ofrecido títulos tan populares como Rebelión abordo, El capitán Blood, Master and comander y Piratas.

También en esta población, además de en la vecina Véjer y en Barbate, se han organizado talleres de lectura, de ilustración y de creación artística, así como un encuentro de animación y representación de escenas de Trafalgar, a cargo del grupo teatral *Animarte*.

El teatro ha sido, asimismo, protagonista en el patio cubierto del Palacio Provincial de Cádiz, donde el viernes 28 se ha representado Trafalgar a escena, una adaptación dramática del *Trafalgar* de los *Episodios Nacional*es, del literato español Benito Pérez Galdós. Se trata de un acto organizado por la Diputación de Cádiz a través del Instituto de Empleo y Desarrollo Tecnológico (IEDT) y la Mancomunidad de Municipios de la Comarca de la Janda. La misma institución provincial, esta vez en colaboración con la Universidad de Cádiz, ofreció el jueves 27 el concierto *La música religiosa en tiempos de Trafalgar* en el patio cubierto del Palacio Provincial.

Premio de Investigación

La Universidad gaditana, por su parte, ya había organizado este verano un curso sobre la acción naval y, junto con la Diputación, puso en marcha en mayo un premio de investigación, *Trafalgar:* negro sobre blanco, cuyo fallo se dará a conocer el próximo enero.

Las sesiones académicas, que han jalonado la práctica totalidad del año y que han estado organizadas por diferentes entidades e instituciones, van a tener continuidad en noviembre con, por ejemplo, un congreso dedicado a *La tecnología de los barcos de Trafalgar*.

Además, para el recuerdo quedarán los sobres matasellados los días 20 y 21 de octubre en Cádiz, con el recuerdo impreso de la efeméride y los cupones de la Organización Nacional de Ciegos del sorteo especial del domingo 16 de octubre. También guardarán la memoria de la batalla y de su 200 aniversario las placas descubiertas en la «casa de Gravina», en Cádiz, o en el mismo faro de Trafalgar, en cuya cercana playa, la de Zahora, un monumento a la paz y a la concordia de los pueblos inmortalizará el combate.

Para la Historia ha quedado asimismo el reluciente metal descubierto en la casa de otros de los héroes de Trafalgar, Dionisio Alcalá-Galiano, en su ciudad natal de Cabra (Córdoba). Con el fin de proceder a su inauguración oficial, viajaron el domingo 23 de octubre hasta la localidad cordobesa la ministra de Cultura, Carmen Calvo, también natural de esta localidad andaluza, y el titular de Defensa, José Bono.

Con dicho acto se puso el broche final a la semana conmemorativa organizada en este municipio, que también vio nacer a los combatientes de Trafalgar José Ramón de Vargas Varárez y Antonio José Pareja, por la Asociación Cultural Alcalá-Galiano. Bajo el título *Jornadas Internacionales en memoria de Alcalá-Galiano*, especialistas de diferentes países han diseccionado el combate naval para analizarlo y presentarlo desde diferentes puntos de vista. Las sesiones, abiertas al público, han contado con diferentes escenarios representativos de la ciudad, como el Castillo de los condes de Cabra.

E. P. M.



Cupón de la Organización Nacional de Ciegos dedicado al bicentenario.

> Los ministros de Cultura y Defensa descubrieron la placa-homenaje a Alcalá-Galiano en su Cabra natal.

ZIGYO SG NGIOYIANG

Masellos conmemorativo utilizado en Cádiz los días 20 y 21 de octubre.





Un mapa reconstruye los últimos momentos de la lucha y los rumbos que los buques participantes siguieron después.

> Cuencos, ánforas y otros intrumentos empelados en el Real Colegio de Cirujanos de la Armada.

como las americanas San Juan de Puerto Rico o La Habana (Cuba).

La exposición, en la que puede contemplarse el Cádiz de 1772, el castillo de Santi Petri (1740) o un plano francés de 1710, tiene el atractivo añadido de conocer todos esos trazados en el mismo lugar donde fueron realizados hace más de dos siglos. Esta muestra ha estado abierta al público entre el 8 de agosto y el 30 de octubre.

En la misma plaza municipal, esa misma semana se había inaugurado la exposición *Una batalla a escala*, en las que las maquetas eran su principal protagonista y, entre ellas, el *Santísima Trinidad*, cedido por una pareja aficionada al modelismo y que



han tardado cinco años en completar su singular proyecto. Tanto el navío de cuatro puentes como el resto de los buques de línea expuestos (doce en total) viajaron en apenas unos días desde Albacete y Navarra para la ocasión, aunque — según reconocía la propia organización— la masiva respuesta de los visitantes compensaba con creces el esfuerzo.

A pesar de ser las protagonistas, las maquetas no fueron las únicas participantes de la muestra organizada por la asociación cultural *Cádiz 200. Trafalgar*. Cuadros, paneles, diapositivas, películas... ofrecieron al público una visión general de la batalla y de la época de Trafalgar, de la vida en tierra y en el mar. Julio Terrón, uno de sus respon-

sables, destacaba tanto el carácter divulgativo y docente de la muestra como el éxito que estaba cosechando por su elevado número de visitantes, entre los que figuran numerosos escolares.

Corte trasversal (a escala) del *Victory*, buque insignia del almirante Nelson.

Desde el océano

Muy cerca de Santa Catalina, en lo que eran unos antiguos baños, el Centro de Arqueología Subacuática de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía ha organizado la exposición *Los naufragios de Trafalgar*, abierta al público del 19 de octubre al 16 de diciembre.

Con el mar al fondo, los visitantes pueden contemplar diferentes objetos rescatados de los navíos perdidos en la batalla. Sus vitrinas y expositores muestran desde cañones o empuñaduras de sables hasta un juego de dados, pipas de caolín o compases empleados en el trazado de rutas y destinos.

Además, la exposición ofrece un recorrido por las cinco áreas de los naufragios tradicionalmente consolidadas y presenta algunas actualizaciones fruto de investigaciones más recientes. En este sentido, cabe señalar que el yacimiento conocido hasta ahora con el nombre de *Bucentauro* por buceadores y pescadores locales no conserva restos del buque insignia francés sino de un mercante que empleaba artillería de hierro como lastres del barco. No obstante y en aras de una mayor claridad, el enclave arqueológico mantiene el



Juego de dados, pipas de caolín, compases y otras piezas recuperadas de los yacimientos marinos.



Fondos del Real Instituto y Observatorio de la Armada ayudan a ilustrar el espacio dedicado a Los marinos ilustrados, entre la Ciencia y la milicia, en la muestra sobre el Cádiz de 1805.

nombre del navío galo líder de la flota combinada francoespañola en la muestra.

La exposición completa esta visión subacuática con imágenes de recuperaciones de los navíos siniestrados y explica qué proceso se sigue para recuperar las piezas olvidadas durante siglos —dos en el caso de Trafalgar— una vez localizadas y transportadas a tierra. Y como las mejores explicaciones cuentan con ejemplos, se expone uno de los cañones rescatados del fondo de la bahía gaditana y que se halla en pleno proceso de adaptación al medio terrestre y restauración. La centenaria arma se presenta sumergida en líquido.

El montaje ágil y didáctico se completa con un esquema de cuáles fueron los rumbos de los barcos hasta que se perdieron en el mar así como un plano

de Cádiz y su bahía que «decora» el suelo y sobre el que más de un visitante busca su calle o su casa.

La penúltima en abrir sus puertas ha sido la exposición Cádiz y Trafalgar. La ciudad ilustrada de 1805, inaugurada por el ministro de Defensa, José Bono, la víspera de la efeméride del combate naval y que permanecerá hasta el 8 de enero próximo. Un gran cartel en la fachada del Museo de Cádiz, en el que se dibuja la panorámica de la ciudad desde el mar precedida de un sinfín de veleros, es un irresistible atractivo para los viandantes que pasan por la popular plaza de la Mina.

Ya en su interior, da la bienvenida al visitante un gran mapa —de dimenesiones semejante al cartel exterior—, junto a un escudo de la Casa de Contratación. Inmediatamente después, *El tiempo* de los imperios y una aproximación a la sociedad y la religión de la época son la primera parada de esta muestra. A continuación, el patio del inmueble se transforma en el puerto, con telas que cuelgan desde pisos superiores a modos de velas en el horizonte, un carruaje, un baúl... el observador parece un viajero en el tiempo y más que disponerse a cruzar el Atlántico se encuentra a un paso de «revivir» los primeros años del siglo XIX.

La época

Paso a paso, la exposición presenta El puerto y el mar, La ciudad, Las instituciones ilustradas o Las expediciones científicas. En estos espacios lucen con luz propia, a pesar de su atenuado ambiente en aras de proteger y resaltar lo expuesto, el Real Colegio de Cirujanos de la Armada y su fundador Pedro Virgili, así como el Real Instituto y Observatorio de la Armada (ROA), institución prestataria de varias piezas de la exposición. Es protagonista también en esta área el ilustre marino Malespina.

Avanzando en la muestra y en el conocimiento de los siglos XVIII y XIX, la siguiente parada es *La música*, aunque en realidad está presente a lo largo del recorrido a través de discretas melodías que acompañan al visitante.

Los libros, la sociedad ilustrada, el salón burgués, con sus ropas, novelas, abanicos o cajas de rape para esnifar tabaco en polvo acercan al visitante a los gustos y costumbres del Cádiz de 1805. Finalmente, un nuevo bloque pone de manifiesto la relación de esta ciudad con la Armada de la época y el mundo de las armas en general a través de los epígrafes Marinos ilustrados — como Jorge Juan— y Entre la Ciencia y la Milicia. Este espacio guarda también un lugar de honor para Los protagonistas de Trafalgar; en él los visitantes pueden acercarse, por ejemplo, a Churruca, de quien se enseña una medalla conmemorativa, o a Alcalá-Galiano, cuyo testamento se exhibe tras el cristal de una vitrina colmada de evocación.

Trafalgar. Palabras y visiones es el título de la enésima exposición organizada en Cádiz con motivo del bicentenario del combate naval. La muestra, inaugurada el 27 de octubre, va a estar abierta al público en los claustros del Palacio Provincial hasta el 27 de noviembre de lunes a viernes, de 10.00 a 14.00 horas y de 18.00 a 21.00 horas; y sábados, domingos y festivos, de 12.00 a 14.30 horas.

Se trata de una exposición que «rebosa» inspiración pues recoge creaciones de pintores y escritores que han hecho de Trafalgar el motor de sus obras. Impresionadas en lienzo o papel, la selección que la Diputación ofrece ha sido realizada por la Fundación Provincial de Cultura.

Esther P. Martínez Fotos: Pepe Díaz

Seminarios y muestras culturales en otras ciudades

UMEROSAS ciudades españolas se han sumado al bicentenario de Trafalgar a través de la puesta en marcha de un sinfín de actividades culturales entorno a aquel episodio histórico. Ya en agosto el Centro Superior de la Defensa Nacional (Madrid) acogió el XXXVI Congreso Internacional de Historia Militar, organizado por la Comisión Española de Historia Militar y que versó sobre el combate naval (RED 211). En las mismas fechas, el Museo Naval ofrecía la exposición Cosme Damián de Churruca. Vivió para la humanidad; murió por la Patria, abierta hasta noviembre (también en RED 211).

Además, la Revista General de Marina sacó a luz un número extraordinario dedicado íntegramente al combate naval. A lo largo de sus cerca de 300 páginas, la publicación naval analiza desde la vida a bordo en la época de Trafalgar hasta los uniformes que la Armada utilizaba en el siglo XVIII. Y el Ministerio de Defensa ha editado los títulos El combate de Trafalgar y Militares y navíos españoles que participaron en Trafalgar, junto con un disco CD que incluye una recreación digital del enfrentamiento.

Concierto de Música Militar

El 6 de octubre el Auditorio Nacional de Madrid ofreció el concierto de música militar *Homenaje al heroísmo* en *Trafalgar*. La sesión estuvo a cargo de la banda sinfónica de la Agrupación de Infantería de Marina de Madrid y las corales *San Agustín*, *Kantorei* y polifónica *Amadeo Vives*

Por su parte, el Aula de Cultura e Historia Militar Comandante Villamartín de Cartagena dedicó sus VIII Jornadas de Historia Militar a El combate de Trafalgar: aspectos navales y literarios. El encuentro, celebrado del 17 al 20 de octubre, arrancó con la presentación de la biografía Antonio de Escaño y García de Cáceres (1752-1814), de Juan Antonio Gómez Vizcaíno.

Las jornadas continuaron con sendas sesiones dedicadas a *El combate*, *la literatura* y *la génesis de la campaña naval*, cuyos ponentes fueron el director de la Revista General de Marina, capitán de navío Mariano Juan y Ferragut; el catedrático José Luis Martínez Valero y el capitán de navío Hermenegildo Franco Castañón, respectivamente.

Del 21 al 27 de octubre, el Ateneo de Madrid, organizó un ciclo de conferencias y mesa redonda con motivo de este bicentenario naval. En su sede de la calle Prado, especialistas en la materia desgranaron paso a paso el entorno del combate a través de las conferencias Los impactos de Trafalgar y la continuación de la guerra contra Inglaterra, Estrategia y política a propósito de Trafalgar, El contexto internacional, Por qué se perdió la batalla, Trafalgar y la era napoleónica y la mesa Impactos y trascendencia de Trafalgar.

El mismo 21 de octubre la Universidad Rey Juan Carlos presentó la exposición *Trafalgar, 200 años después*, que reúne réplicas de grandes dimensiones (de hasta 2,25 metros de altura por 2,80 de eslora) de

navíos que batallaron en el célebre combate, como el San Juan Nepomuceno, el Santa Ana, el Santísima Trinidad y el Victory.

La muestra, inaugurada primero en el hall del rectorado, se exhibe del 7 al 23 de noviembre en el Centro Cultural Villa de Móstoles. Los modelos pertenecen a la Asociación Histórico-Cultural Dos de Mayo y completan la exposición fondos del Museo Naval (Madrid).

También en noviembre, el Museo Marítimo de Barcelona en colaboración con el Instituto Español de Estu-

del olvido a un militar gris y oscuro, sin contactos en la corte, que ha sido olvidado por gran parte de los historiadores que han escrito sobre la batalla».

Para ello la muestra —abierta en el Centro Cultural de Cajamurcia en Cartagena hasta el 31 de octubre—ha reunido un total de 126 piezas que el comisario Delgado califica de «brillantes y excepcionales» y que han sido rescatadas, fundamentalmente, de los Museos Navales de Madrid y Cartagena. Además, ésta ha exhibido fondos de la Biblioteca y el Archivo Nacional.



De izquerda a derecha y de arriba a abajo, programa del concierto del Auditorio Nacional, momento de la inauguración de la exposición de la Rey Juan Carlos, instantánea del Congreso Internacional de Historia Militar en el CESEDEN y cañón de la muestra sobre Escaño en Cartagena.

dios Estratégicos (IEEE) han organizado las Jornadas sobre el combate de Trafalgar. Está previsto que el encuentro se desarrolle los días 16 y 17 y en su programa figuran especialistas de la Universidad y las Fuerzas Armadas de los tres países participantes en la batalla. La inauguración estará a cargo del director general de Relaciones Institucionales de la Defensa, Leopoldo Stampa; el director del Museo, Roger Marcet i Barbé, y el almirante director del IEEE, Jaime Rodríguez-Toubes.

Escaño, protagonista en Cartagena

Cartagena ha rememorado el combate naval con, entre otras actividades, la exposición *Antonio Escaño, antes y después de Trafalgar*, dedicada a uno de sus hijos y, en palabras del comisario de la muestra, Luis Delgado, «uno de los oficiales más brillantes de la Escuadra Española» y «el militar más preparado y capacitado para el mando» en aquella ocasión. Delgado destacó entre los objetivos de la exposición «rescatar

el Museo de las Cortes de Cádiz o la Iglesia de Santa María de Gracia (Cartagena) y artículos pertenecientes a colecciones particulares, como las del escritor Arturo Pérez-Reverte o el contralmirante González-Aller.

Entre las piezas expuestas y por su participación en el combate, Delgado destacó el cañón del calibre 36 del *Neptuno*, de la escuadra francoespañola. Un arma de 3.400 kilos que se desguazó en 1820 en Cartagena y que estuvo durante décadas en la puerta del Arsenal Militar de la ciudad. También han formado parte de la muestra un modelo del *San Fulgencio*, numerosos instrumentos de navegación llevados por el propio Escaño a su ciudad natal después de la lucha, las pistolas que Napoleón regaló al capitán de navío Rojas, el expediente de limpieza de sangre que el marino cartagenero debió de presentar para acceder a su plaza de guardiamarina o partes de guerra de Antonio Escaño, escritos de su puño y letra.

E. P. M.

Con información de Ángela de la Llana

16 REVISTA ESPAÑOLA DE DEFENSA 💫

antecedentes consecuencias

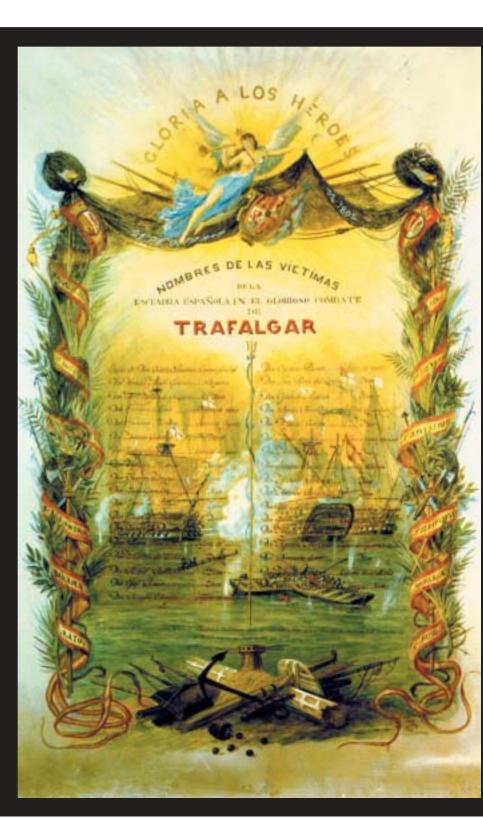
ARA comprender y valorar adecuadamente lo que significó el combate de Trafalgar en nuestra Historia y en la de Europa, conviene conocer y analizar el marco en que se desarrolló, tanto en los terrenos político y estratégico, como en el puramente naval.

Resulta aún hoy difícil valorar todos los cambios en los más diversos órdenes que provocó la famosa Revolución Francesa iniciada en 1789, y que condujo a una larga serie de guerras europeas entre 1793 y 1815, hasta la caída de Napoleón. Uno de los que más nos interesan para nuestro propósito fue que la tradicional alianza franco-española basada en los Pactos de Familia, perdió su razón de ser cuando Luis XVI y su esposa fueron guillotinados por los revolucionarios, empujando a los Borbones españoles a la guerra.

Con ello se rompía el tradicional equilibrio estratégico del siglo XVIII, en el que dicha alianza había sido un útil instrumento para contrarrestar la hegemonía naval británica, vieja al menos desde el Tratado de Utrech. Fruto de aquella alianza había sido el evidente éxito en la reciente Guerra de Independencia de los Estados Unidos finalizada en 1783, en que se cubrieron todos los objetivos españoles, salvo el caso patente de Gibraltar: la recuperación de Menorca y Florida, la expulsión de los asentamientos ingleses en América Central y hasta la conquista de las Bahamas.

Pero en 1793 las cosas cambiaron drásticamente: las otrora enemigas Royal Navy y Real Armada española se aliaron contra la marina francesa, con las consecuencias que cabía esperar. Aún más, la Marina francesa nunca se recuperó totalmente del impacto de la Revolución en sus filas, perdiendo muchos de sus meiores cuadros de mando por represión o emigración, y no poca de su anterior excelente organización, por no hablar de la de uno de sus principales arsenales, Tolón, con todas sus instalaciones y con la escuadra allí basada. Justamente en su reconquista empezó a brillar un joven oficial de artillería llamado Bonaparte.

Entre 1793 y 1796, la marina gala perdió no menos de 33 navíos y 31 fragatas, mayoritariamente a manos de los británicos, que así, casi con total impunidad, pudieron mejorar y desarrollar sus nuevas tácticas de romper y envolver la línea contraria, ganando una moral y experiencia que les iban a resultar decisivas en los años siguientes.





La familia de Carlos IV es el título de esta obra de Goya. La España de Carlos IV se vio forzada a la alianza con la Francia napoleónica uno de cuyos trágicos resultados fue Trafalgar.



Navíos españoles en el combate del cabo de San Vicente, antecedente de Trafalgar.

Una difícil elección

Apenas acabada la guerra de la Convención o de los Pirineos, que significó el asentamiento del gobierno revolucionario francés gracias a sus paralelas y reiteradas victorias sobre la coalición europea, en España se asistió a un serio replanteamiento de sus opciones estratégicas y de sus alianzas.

Los Pactos de Familia habían permitido una estrategia española basada fundamentalmente en la Armada, encargada de defender las comunicaciones marítimas con el todavía inmenso imperio ultramarino, dejando al Ejército en un segundo lugar, pues, sin apetencias continentales tras las campañas de Italia hasta 1748 y con los Pirineos seguros por la alianza francesa, la única frontera militar activa era la larga, pero poco peligrosa, de Portugal, y la cuestión de Gibraltar. El Ejército quedaba así, aparte de otras misiones, solamente obligado a proporcionar cuerpos expedicionarios para operar en ultramar.

La Guerra de la Convención demostró que nuestro Ejército no estaba a la altura, como por entonces ninguno de los europeos, del revolucionario francés, que en abierto contraste con su marina, se convirtió en el primero de Europa por muchos motivos.

Aquello obligó a dedicar a nuestras fuerzas terrestres una atención desconocida al menos desde la Guerra de Sucesión, y dada la progresiva crisis económica del país y la desesperada situación de la Real Hacienda, tal atención sólo se pudo prestar en detrimento de la Real Armada.

Así que, desde 1796, España se encontró estratégicamente entre la espada y la pared. Por un lado se temía a la Royal Navy y a las seculares aspiraciones inglesas sobre nuestras colonias y nuestro comercio, y como ya sabemos, la Real Armada no podía enfrentar-



se en solitario con la inglesa, entre otras cosas porque cuadruplicaban nuestro número de buques de guerra.

Pero además, y esto era lo nuevo, en París no había ahora un rey aliado, sino un gobierno revolucionario que no ocultaba sus ansias por destronar igualmente a los Borbones españoles, gracias a su nuevo y pujante Ejército.

Y lo que no podía conseguir la España de Carlos IV, ni ninguna de las potencias de entonces, era tener simultáneamente una Real Armada capaz de enfrentarse a la *Royal Navy* y unos Reales Ejércitos capaces de conjurar el peligro de la *Grand Arme*é.

La alianza con Francia

Ésta era la dificilísima opción de los gobiernos de Carlos IV, y de su principal figura, Godoy. Como sabemos, la elección fue la de la alianza con Francia. inexplicable desde el punto de vista ideológico, pero tal vez, estratégicamente, la menos mala.

Lo contradictorio de la polémica decisión fue que el interés y los presupuestos siguieron volcados sobre el Ejército, por el constante temor a una invasión francesa que nadie descartaba y que París siguió utilizando constantemente como forma de presión, mientras que la Armada, que era la que tenía que seguir luchando y contra un adversario crecido en todos los órdenes, fue relegada.

Y era justamente la Real Armada lo que querían los franceses, para apoyar su debilitada marina si es que querían dar jaque a su más peligroso y tenaz enemigo, Gran Bretaña, con el que su superioridad terrestre era casi completamente ineficaz.

La nueva alianza, formalizada en el *Tratado de San Ildefonso* de 1796, tan *contra natura* en lo ideológico, no dejó de ser contestada ampliamente por muchos sectores de la sociedad española, incluidos los Ejércitos. Esta fue una debilidad añadida más en la guerra que siguió contra Gran Bretaña, desde el mismo 1796 hasta 1802.

Para dicha guerra la marina francesa distaba de estar preparada, pero la Armada española no estaba mucho mejor: relegada en los presupuestos, desfasada en lo táctico, atrasada en lo técnico, falta de buenos marineros para las dotaciones, y con unos mandos más impuestos por las intrigas cortesanas que por la capacidad.

Fue la desgraciada época del combate de San Vicente y de las pérdidas de la isla de Trinidad y de Menorca. Con todo y pese a ser una de las épocas más deprimentes de nuestro poder naval, brillaron la defensa de Cádiz por las cañoneras de Mazarredo, las de Puerto Rico y Ferrol, por no hablar de la de Tenerife que costó a Nelson un serio revés y la pérdida de su brazo derecho.

En el capítulo de las pérdidas, éstas fueron moderadas: un total de 10 navíos por diversas causas y 12 fragatas, que, si bien importantes, eran mucho menores que los 25 navíos y 50 fragatas perdidos en el mismo período por los franceses, o los 24 y 19 fragatas perdidos por los holandeses. Realmente, la *Royal Navy* se había convertido por entonces en una temible arma de destrucción.

Lo peor, sin embargo, fue que la situación financiera de la monarquía hizo que se suspendiera la construcción de nuevos buques que reemplazaran los perdidos, y de hecho no se volvió a hacer un solo navío hasta el reinado de Isabel II. Además, hubo que donar ocho navíos a los franceses para que éstos enjugaran, siquiera mínimamente, sus terribles pérdidas, que desde 1793 sumaban ya 58 navíos y 81 fragatas.

Cabe imaginar el alivio con que en Madrid se recibió la *Paz de Amiens* en 1802, es cierto que se perdió definitivamente la isla de Trinidad, y que hubo que ceder la Luisiana a Francia en compensación

Innovaciones para la lucha

La Armada española aprendió bien las lecciones de la derrota en la guerra precedente, y para la campaña de Trafalgar se preparó, dentro de la penuria de sus medios, mucho mejor que los aliados franceses.

En primer lugar, y para dar respuesta a las carronadas británicas, piezas de gran calibre y escaso alcance, demoledoras a las cortas distancias de combate que imponían las nuevas tácticas, desarrolló los obuses de don Francisco Javier Rovira, inspector general de Artillería de la Armada, que artillaron desde entonces profusamente nuestros buques.

Paralelamente se generalizaron las llaves de chispa en las piezas, que posibilitaban una mejor puntería que con el anterior botafuego o mecha encendida, y se aumentó el calibre máximo embarcado en los navíos a piezas de a 36 libras, antes sólo de a 24 y muy inferiores a los de a 32 de los enemigos. Por último, la *Instrucción sobre punterías* de Churruca, publicada el mismo 1805, fue el primer y modélico manual práctico para mejorar ese aspecto decisivo.

En la táctica, el año anterior, y a cargo del Estado Mayor de la Armada, se publicó el *Tratado de señales e hipótesis de ataques y defensas*, obra capital para la imprescindible renovación táctica, donde se contemplaban hasta dieciocho formas de ataque del enemigo, alguna semejante a la de Nelson en Trafalgar, y se preveían las oportunas defensas y contraataques. Sólo faltó el tiempo para que estas tan necesarias innovaciones se consolidaran.

por sus propias pérdidas coloniales, pero se pudo recuperar Menorca.

La voluntad de los gobiernos de Carlos IV osciló claramente hacia el mantenimiento a toda costa de la paz, pero ni Francia ni Gran Bretaña estaban dispuestas a respetar esa política de neutralidad española, y menos por cuanto no tardaron en enfrentarse entre sí de nuevo.

Al ya emperador Napoleón se le pudo contentar, de momento, con una subvención mensual de seis millones, destinada a sus enormes gastos militares, un serio gravamen para las maltrechas Hacienda y economía españolas, pero más barato que una nueva guerra. Aparte se le concedieron ventajas comerciales y refugio para sus buques en nuestros puertos.

En cuanto a Gran Bretaña, pasando de las presiones diplomáticas a los hechos consumados, empezó a detener y a registrar buques españoles. De ahí a la agresión directa no había más que un paso, y los británicos no dudaron en darlo, pese a que España no estaba en guerra.

La primera agresión fue contra la pequeña corbeta-correo *Urquijo*, apresada tras duro combate por la muy superior fragata *Eolus*, el último día de 1803, siguiendo en los siguientes meses, entre otros incidentes, con el incendio de la goleta de la Armada *Extremeña*, dedicada a labores cartográficas.

Pero el culmen de dicha incalificable política de agresiones llegó el 5 de octubre de 1804, cuando, aún en plena paz, y frente al cabo de Santa María, cuatro fragatas inglesas atacaron a cuatro españolas que volvían de América cargadas de ricas mercancías y con pasajeros civiles, apresando a tres de ellas y volando a la cuarta, con un saldo de 269 muertos y 80 heridos. Y aún cayeron tres fragatas más que iban en tan pacíficas misiones y, por tanto, apenas dispuestas para el combate, hasta que un tan anodadado como lógicamente irritado gobierno español declaró la guerra a Gran Bretaña el 12 de diciembre de 1804.

La campaña de Trafalgar

El 4 de enero de 1805 se firmaba el nuevo tratado de alianza entre Carlos IV y Napoleón, por el que el primero se obligaba a armar y tener dispuestos un máximo de 29 navíos y un mínimo de 25, con las correspondientes fragatas y tropas de desembarco en los tres departamentos. Todavía la Real Armada, pese a sus recientes pérdidas, era la tercera potencia naval del mundo, con 51 navíos y 30 fragatas

Desde un primer momento la opción napoleónica era la invasión de Inglaterra, para lo que tenía ya acantonado su gran Ejército en las playas de Boulogne, a la espera sólo de que las fuerzas navales franco-españolas le permitieran el cruce del canal de la Mancha.

Pero los planes de Napoleón eran poco realistas, pues por entonces la *Royal Navy* podía alinear casi 200 navíos, contra la veintena de españoles ya menciona-

NAVÍO PRÍNCIPE DE ASTURIAS

Comandate, Brigadier Don Ángel Rafael de Hore y Dávila

B UQUE insignia del teniente general de la Armada Federico Gravina y Napoli, jefe de la escuadra de Observación, en Trafalgar. Excelente navío de tres cubiertas, de 1ª clase, del porte de 118 cañones dispuestos en tres baterías más la del alcázar o 4ª batería.

Fue construido en 1793 en el Arsenal de La Habana bajo la dirección del ingeniero Honorato de Bouyon de acuerdo con los diseños, método español y reglamento de 1783 del Ingeniero General Don José Joaquín Romero Fernández de Landa.

Botado el 28 de enero de 1794 tenía una eslora de 210 pies de Burgos (0,278 m), manga de 58 pies, puntal de 27 pies y seis pulgadas. Su calado a proa era de 26 pies y una pulgada y a popa de 28 pies y una pulgada, con un desplazamiento de 2,453 toneladas.

Sus 118 cañones estaban distribuidos, de acuerdo con el Reglamento de 1765, en 30 de a 36 libras de bala, 32 de a 24, 30 de a 12 y 18



piezas de a 8 libras. Se le impuso el nombre en honor del hijo mayor de Carlos IV, el futuro rey Fernando VII.

Resultó un barco de muy buenas condiciones marineras, con un rápido andar de unos 10 nudos. Como la mayoría de los buques españoles de grandes dimensiones era de excelente estructura, gran solidez y resistencia no solo a la mar sino también a los impactos como se demostró en Trafalgar, con unas bellas líneas de casco, ornamentación rica pero no excesiva ni ostentosa.

Completado su armamento, salió de La Habana en conserva del San Pedro Apóstol y escoltando un importante convoy naval que atracó en Cádiz el 17 de mayo de 1795.

Un año mas tarde, izó en él su insignia el general José de Córdoba, comandante general de la escuadra del Océano, participando en su primera acción de guerra al enfrentarse una escuadrilla de fragatas británicas al mando de Nelson.

Al disolverse la escuadra del Océano, el *Príncipe de Asturias* se convirtió en insignia del jefe de escuadra Domingo de Nava, jefe de la división del Mediterráneo.

En agosto de 1805 fue agregado a la escuadra de Gravina procedente de las Antillas, con la que navegó, con la francesa de Villeneuve, hacia Brest.

Constituida la escuadra Combinada y fondeada en Cádiz, el 3 de septiembre el teniente general Gravina izó su insignia en el *Príncipe de Asturias* como jefe de la escuadra de Observación.

En Trafalgar el *Príncipe de Asturias* combatió desde el inicio con los *Defiance, Thunderer, Polyphemus* y *Swiftsure*, sufriendo importantes daños en el casco, arboladura y artillería quedando prácticamente desarbolado, a pesar de lo cual y del importante temporal desatado los días posteriores al combate, logró alcanzar, a remolque de la fragata francesa *Themis*, la costa gaditana y fondear en el placer de Rota, y al día siguiente entrar en la bahía de Cádiz.

El 2 de noviembre el *Príncipe de Asturias* fue llevado al Arsenal de La Carraca para su reparación, abandonándolo el 22 de febrero siguiente totalmente restaurado.

Durante la guerra de la Independencia, al estrecharse el cerco francés de Cádiz, el *Príncipe de Asturias* fue enviado a La Habana en cuyo Arsenal, falto de carena, se fue a pique en 1814.

NAVÍO DE LÍNEA NEPTUNO

(1785-1805)

Comandante, Brigadier Don Cayetano Valdés y de Flores

UE, con su gemelo Argonauta v con el Montañés, el meior navío de línea de la Real Armada.

or Real Orden de 6 de noviembre de 1792 se autorizó la construcción del navío de segunda clase, de dos cubiertas y del porte, inicialmente, de 74 cañones elevados después a 80, Neptuno, de acuerdo con los planos y sistema de Julián Martín de Retamosa.

Fue botado en Ferrol el 26 de noviembre de 1795 con unas dimensiones de 179 pies de Burgos de quilla limpia, eslora de 200, manga 54 pies, puntal 26 pies y 3 pulgadas, plan 27 pies, calado a popa 26 pies y 3 pulgadas, a proa 24 pies y 10 pulgadas, desplazamiento 3.362 toneladas con lastre de 7.600 quintales de hierro y zahorra.

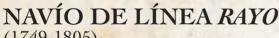
Su artillería, en dos baterías, era de 30 cañones de a 36 libras, 32 de a 24, doce de a 12, 10 obuses de a 36. 8 de a 24. v ocho de a 4.

El 20 de octubre de 1805 al salir de Cádiz, el Neptuno ocupaba el último lugar de la retaquardia, encabezando la nueva vanguardia al finalizar la virada por redondo ejecutada en la mañana del día 21.

El Neptuno tuvo un primer enfrentamiento con el británico Africa y después con parte de la vanguardia acudió en auxilio del centro, batiéndose con los buques Minotaur y Spartiate, que le causaron importantes daños en

Doblado por los dos enemigos, totalmente desmantelado, sin gobierno y con las bajas del comandante, el segundo, seis oficiales y ochenta hombres, el Neptuno arrió la bandera ante el Minotaur, sin conocimiento de Valdés.

Finalmente, entregada la dotación de presa británica, el Neptuno fondeó cerca del Puerto de Santa María pero perdidas las anclas se fue contra los arrecifes.



Comandante, Brigadier Don Enrique MacDonnell y de Gonde

RA el navío más antiguo y pesado de la escuadra española dado que su orden de ejecución se dio en 1748. Su construcción fue contratada con la Compañía de La Habana, dirigiendo las obras el ingeniero ✓ Pedro Torres de acuerdo con el método y diseño propuesto por Antonio de Gaztañeta. Gemelo del Fénix, fue botado el 28 de junio de 1749. Era un navío de la segunda clase, del porte de 80 cañones en dos cubiertas, con eslora de 180 pies de Burgos, manga 55 pies, quilla limpia 155 pies, puntal 27 pies y 6 pulgadas, plan 27 pies y 4 pulgadas, calado a popa 28 pies y proa 25 con desplazamiento de 1.889 toneladas. Montaba 30 cañones de a 24 libras, 32 de a 18, 18 de a 8 y 2 pedreros de a 3.

Resultó un buen barco, de excelentes condiciones marineras, equilibrado en balances y cabezadas que permitía el uso de la batería baja con mar y como informó su primer comandante, capitán de navío Francisco Luis de León y Guzmán, «camina bien a un largo, a popa y de bolina; obedece bien al timón pero es muy pronto al balance».

Fue sometido a varias obras y carenas y durante la realizada en 1783 se le forró de cobre, proponiendo su comandante embonarlo aunque no fue autorizado «por haber servido asi con utilidad en mas de 32 años que navega». Tras cinco años de inactividad en los caños de La Carraca, en 1804 bajo la dirección de Honorato de

> Bouyon fue carenado, forrado nuevamente de cobre y remontado a tres cubiertas y 96 cañones.

En Trafalgar, el Rayo ocupaba la 5ª posición de la tercera escuadra del Cuerpo Fuerte o retaguardia de la Combinada mandada por el contralmirante Dumanoir aunque al salir de Cádiz lo hizo en el último lugar, por lo que cuando el día 21 se ordenó virar por redondo a un tiempo quedó en séptima posición de la nueva vanguardia.

Al acudir en socorro del grueso se enfrentó de vuelta encontrada con tres británicos, sufriendo algunas averías y 18 bajas. Permaneció en línea con otros buques y al recibir la orden de unirse al Príncipe de Asturias navegó en conserva de éste hasta fondear en el placer de Rota.

Con la arboladura abatida, sin poder emplear la artillería y con sendos enemigos a proa y popa, el Rayo arrió la bandera. Remolcado por un navío ingles rompió el cable y naufragó al noroeste de Sanlúcar de Barrameda el 25 de octubre.



dos, y una cincuentena de franceses, que movilizaron sus fuerzas navales en mayor proporción. Al fin y al cabo era su querra y no la nuestra, pues España carecía de objetivos estratégicos propios y había entrado en ella obligada por las presiones de unos y otros, y, además, Francia estaba en mejor situación económica.

Con este balance de fuerzas, aún peor en proporción en fragatas y unidades ligeras, era realmente utópico el que los franco-españoles consiguieran dominar las aguas costeras inglesas siguiera momentáneamente, lo justo para que pudiera pasar su ejército, según Napoleón. Por otra parte, el emperador, un genio de la guerra terrestre, desconocía aspectos fundamentales de la guerra en el mar, y lo que es peor, no se dejaba asesorar por sus almirantes, a los que tenía en poco.

Para colmo, el mando de la escuadra aliada terminó recavendo, más por avatares que por ser lo planeado, en una persona como Villeneuve, que había ascendido más por influencias que por méritos propios, no deseaba el mando, consideraba irrealizable el plan, era profundamente derrotista, se comportó con indecisión y pasividad en toda la campaña, pues en absoluto era un líder de hombres y, además, estaba bastante retrasado en lo referente a las nuevas tácticas.

Por contra, Gravina tenía una brillantísima v extensa hoja de servicios, era un gran líder, estaba al día en técnicas y tácticas y había escogido entre sus subordinados a lo mejor de la Armada de aquel tiempo. En entrevistas personales, Godoy le había dejado bien claro que su misión, por encima de cualquier otra consideración, era seguir fielmente y a toda costa las órdenes de Napoleón y de Villeneuve, sin dar el menor motivo de queja a los temibles aliados.

De hecho, da la sensación de que a Godoy le importaba un ardite sacrificar a la Armada si con ello lograba saciar al insaciable Napoleón. Gravina y sus subordinados sabían que iban al sacrificio, en una guerra impuesta en la que peor aún que la victoria del enemigo, sería la victoria del aliado. Pero estaban firmemente dispuestos a luchar por su honor y por el de la Armada lo mejor que pudieran, haciendo olvidar capítulos tan desgraciados como el de cabo San Vicente. Esa fue su grandeza. Y, desde luego, dieron lo mejor de sí mismos en toda la campaña, y, como es notorio, en el combate que la coronó, mereciendo el tributo unánime de admiración de aliados y hasta de sus enemigos.

Las consecuencias de Trafalgar

Las incidencias de la campaña y el combate mismo serán estudiados en este número por otros autores, pero bueno es recordar que la batalla de Trafalgar fue irrelevante desde el punto de vista estratégico, pues Napoleón había abandonado por entonces sus planes de invasión y, de hecho, se hallaba ya en Europa central con su ejército, en medio de la campaña que le llevaría a los grandes triunfos de Ulm y Austerlitz.

(1749-1805)

Sus órdenes a Villeneuve le encomendaban una misión tan secundaria, si es que antes no le relevaba su ya decidido sustituto Rosily, como realizar un rápido *raid* contra las costas de Nápoles, y luego invernar en Tolón. Muestra de la perfidia del emperador con los españoles era que tal misión era secreta, y les llevaría a enfrentarse con un rey que era nada menos que el hermano de Carlos IV.

Pero, y aparte de esto, lo importante es saber que Villeneuve decidió zarpar de Cádiz e ir hacia un desastre seguro, no por continuar con los anteriores planes de invasión ni porque se decidiera con la salida nada importante, sino únicamente para salvar su prestigio personal y su carrera, puestos seriamente en peligro por su penoso comportamiento durante la campaña previa.

Las pérdidas totales de la campaña, incluido el combate de Finisterre, fueron de 12 navíos de la Armada, sensibles pero no demoledoras ante los 51 existentes. Además, 6 de los navíos supervivientes de Villeneuve quedaron en puertos españoles, y reparados y casi intactos, cayeron en manos de los españoles tras la insurrección de mayo de 1808, apenas tres años después, con lo que el saldo final se redujo a la pérdida de seis navíos, poco más del 10 % del total.

La crisis española

La Guerra de la Independencia supuso el verdadero fin de esa fuerza, la tercera mundial aún. Con la práctica totalidad del territorio nacional invadido por las fuerzas francesas, y asegurado el mar por la ahora aliada *Royal Navy*, todos los recursos disponibles, incluidos los humanos, se dirigieron a sostener la lucha en tierra, dejando a la Armada bajo mínimos en todos los aspectos.

Así, los navíos y fragatas fueron arrumbados en los arsenales, donde, faltos del más mínimo mantenimiento, se pudrieron en los años siguientes, cuando todavía podían haber prestado largos y



buenos servicios, o, en otros casos, se perdieron en inevitables accidentes, faltos de lo más preciso, incluso de dotaciones. Análogo fin tuvieron los arsenales, hasta entonces a la cabeza de la técnica mundial, abandonados por unas maestranzas que llevaban años sin cobrar sus sueldos, como pasaba tradicionalmente, no ya sólo entre la marinería, sino entre los mismos mandos de la Armada.

Y cuando en 1814, el recién liberado Fernando VII pudo por fin hacer frente a la Emancipación americana, se encontró con que la otrora pujante Real Armada apenas podía poner en servicio tres o cuatro navíos y media docena de fragatas. Con la ruina de los arsenales y la inmensa Deuda Pública existente, era casi imposible hacer nuevas construcciones, por lo que se recurrió a la polémica medida de comprar cinco navíos y seis fragatas al Imperio Ruso en 1817, que, por un motivo u otro apenas sirvieron de nada, ni por su escaso número hubieran significado en el mejor de los casos más que un pequeño paliativo.

Por todo ello y a nuestro juicio, Trafalgar no fue la causa de la decadencia naval española, ni de su pérdida de importancia como potencia mundial, ni de la paralela del imperio ultramarino. Todas ellas

tuvieron un origen mucho más complejo y que se remonta a décadas anteriores al célebre combate.

Pese a las afirmaciones tradicionales de cierto navalismo, una gran potencia no suele entrar en crisis por una derrota naval, sino que, justamente al contrario, esa derrota naval se produce normalmente porque esa potencia ya está en crisis previamente, y como consecuencia, desatiende sus fuerzas navales, y así, éstas son inevitablemente derrotadas.

Además, lo verdaderamente decisivo no suele ser la derrota en sí, por dura que parezca, sino la capacidad de recuperación, como acababa de demostrar Gran Bretaña tras la independencia de los Estados Unidos. Y, justamente los problemas de la España de Carlos IV eran muy serios, muy profundos y muy complejos, lo que imposibilitaba la recuperación tras un desastre, como había sucedido anteriormente. Ni la evolución de la situación internacional, por otra parte, dio a la España de entonces ningún respiro sino todo lo contrario.

Supongamos que, pese a todo, Villeneuve y Gravina hubieran vencido a Nelson. Con la superioridad británica en número de buques, dicho triunfo hubiera tenido que repetirse varias veces hasta suponer un vuelco estratégico, lo que va entra en el terreno de lo utópico. Además, esa victoria hubiera sido, por supuesto, de Napoleón y no de la monarquía española, y no nos hubiera evitado la posterior y ya anunciada injerencia francesa, el destronamiento de Carlos IV y de Fernando VII y la rebelión patriota de 1808, con todas sus posteriores consecuencias: desde la devastación del país por la invasión francesa y la durísima querra subsiguiente, ni la Emancipación americana, ni la división de los españoles en dos bandos ideológicos enfrentados, con sus secuelas de guerras civiles, ruina económica y atraso tecnológico.

Poco o nada de todo esto se hubiera evitado si el combate de Trafalgar nunca se hubiera producido. Hasta la hegemonía naval británica era ya evidente y total desde la guerra anterior. Trafalgar queda así como un importante hito histórico, inicio visible de la decadencia española, pero no su causa determinante.

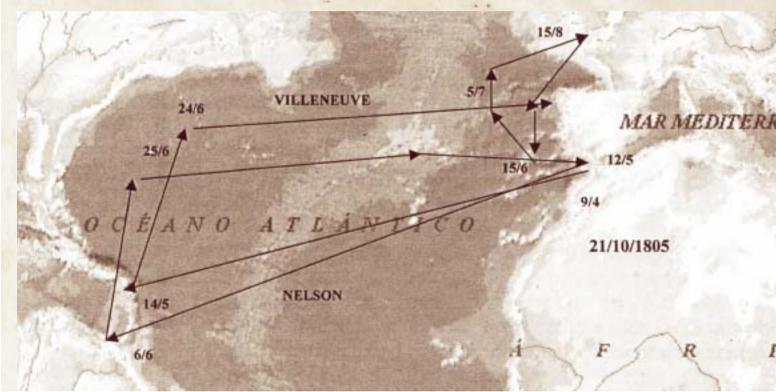
Agustín Ramón Rodríguez González Doctor en Historia

La marinería

TRADICIONALMENTE la forma de reclutamiento de la marinería para la Armada había sido la *Matricula de Mar*, por la que quedaban obligados a inscribirse en ella todos los hombres que desempeñasen trabajos relacionadas con el mar, que eran movilizados en caso de necesidad. Siempre eran menos de los necesarios, por la dureza del servicio, la gran demanda por las continuas guerras, y la falta de pagas, lo que provocaba la deserción. Para completar su número se recurría a las levas forzosas en los puertos y localidades costeras, que proporcionaban un material humano de escasa calidad en todos los aspectos, sistema clásico de los británicos, y donde alcanzó la máxima brutalidad y excesos, pero a la larga eficaz allí por su mucho más pujante marina mercante, que proporcionó los hombres necesarios, aunque hubo que recurrir incluso a extranjeros para rellenar huecos.

Para enjugar ese déficit, la Armada recurrió en la campaña de Trafalgar a sustituir en parte los marineros por soldados del Ejército, pues, al fin y al cabo, la mayor parte de la dotación de un navío no se ocupaba de la maniobra, sino de servir sus numerosas piezas. No era nuevo que los soldados embarcasen, sobre todo en funciones de Infantería de Marina, y de hecho eso mismo se dió en la *Royal Navy* de la época, lo malo fue que los nuestros apenas tenían experiencia previa de la lucha y la vida en un medio tan distinto al suyo habitual como es la mar.

la campaña de 1805



L combate de Trafalgar se encuadró y supuso el final de la campaña naval desarrollada durante 1805 entre las fuerzas de España y Francia y las de Inglaterra. Desde la perspectiva hispana. esta contienda tuvo como antecedentes inmediatos las acciones piráticas realizadas por los británicos contra buques españoles neutrales, con el propósito —colige el historiador naval Cesáreo Fernández Duro - «no solo de robar, sino de forzar la entrada de España en querra». El ataque, premeditado y a traición, el 5 de octubre de 1804 contra las 4 fragatas provenientes de Montevideo del que resultó la muerte, entre otras muchas personas, de 8 mujeres y, al menos, 7 niños, generó una gran indignación en España y fue la gota que colmó el vaso. Madrid decidió entrar en guerra junto a Francia el 12 de diciembre de 1804, a pesar de la mala situación económica, la hambruna y las epidemias que atravesaba el país, así como del mal estado de la Flota puesto de manifiesto por el teniente general Gravina que negoció en París la colaboración con los galos.

Esta cooperación se cuantificó en enero, al dictado del ministro de Marina francés, Decrès, en 26 navíos

armados en Ferrol, Cádiz y Cartagena, con tropas de desembarco y pertrechados para seis meses, en cuyo alistamiento tuvo que afanarse con denuedo durante los siguientes meses una Real Armada totalmente carente de medios y marinería.

Un plan demasiado complejo

Napoleón, obsesionado con la idea de invadir Inglaterra con el ejército listo en Boulogne a tal fin desde hacía tiempo, pero siempre frustrado por la superioridad en el dominio del mar de la *Royal Navy* que mantenía estrechamente vigiladas las principales bases navales galas y españolas, ideó un nuevo plan estratégico —uno más—, que ahora incluía la participación española.

El proyecto, ultimado a principios de marzo de 1805, contemplaba, básicamente, la salida desde puertos franceses y por separado de tres escuadras y divisiones al mando de Ganteaume, Missiessy y Villeneuve que, dispersando a las fuerzas británicas de bloqueo, debían recoger a las agrupaciones españolas y francesas surtas en Ferrol, Cartagena y Cádiz, para reunirse luego en las Antillas. Allí hostigarían las posesiones inglesas para atraer hacia el Caribe a las dife-

rentes escuadras británicas. Antes de que éstas llegaran, la fuerza combinada de unos 50 navíos y al mando del vicealmirante Ganteaume, debía regresar rápidamente al escenario europeo, anular cualquier oposición que restara en el Canal, embarcar al ejército en Boulogne y caer sobre Inglaterra.

Seguramente se trataba de una buena idea estratégica pero, plagada de operaciones concatenadas en una gran extensión de mar, dilatados plazos de reunión y planes alternativos, resultaba demasiado compleja de coordinar con —permítase la licencia—las «capacidades C3I» de la época... máxime cuando, al parecer, el objetivo final de invasión de Inglaterra fue ocultado por Napoleón a sus almirantes subalternos y, desde luego, a los españoles.

El primer problema de coordinación surgió con la división de Missiessy. Este marino había ya partido hacia el Caribe el 10 de enero desde la Rochefort, con cinco navíos, tres fragatas y una fuerza de desembarco de más de 3.000 hombres, pero sin instrucciones precisas de cuánto tenía que permanecer en la zona. Tras una serie de incursiones en las Antillas británicas y después de que una escuadra inglesa le hubiera seguido allí—como pretendía el plan de Napoleón—, regre-



Su desconocimiento de la guerra en la mar y de la táctica naval y la escasa resolución de algunos de sus almirantes hizo fracasar el plan estratégico de Napoleón.

Derrotas seguidas, respectivamente, por las escuadras Combinada y británica durante la maniobra de diversión concebida por Napoleón para atraer a las fuerzas británicas del Canal.

só a Rochefort el 20 de mayo, llegándole tarde las órdenes remitidas el 27 de febrero de esperar en el Caribe «hasta fines de junio» la llegada de las otras escuadras y sólo regresar a Francia si no aparecían.

Por su parte, Ganteaume, que debía haber salido de Brest en marzo con 21 navíos y unir los cuatro franceses y ocho españoles encerrados en El Ferrol, permanecía bloqueado en el puerto galo por los 33 buques del inglés Cornwallis.

Villeneuve, a su vez, debía zarpar de Tolón — vigilada por Nelson — con 11 navíos y 3.000 soldados, recoger en Cádiz a la escuadra de Gravina y esperar en La Martinica a Ganteaume durante 40 días. Si no se producía el encuentro, debía dirigirse a Canarias y Cádiz. Conforme a este plan, logró salir pero un temporal le hizo regresar a Tolón, confundiendo a Nelson que le buscó infructuosamente por todo el Mediterráneo. Villeneuve volvió a dar vela, sin enemigos a la vista, el 30 de marzo. Pasó rápidamente ante Cartagena sin poder incorporar los seis navíos de Salcedo, que ni estaban alistados ni tenían órdenes de salir, y fondeó frente a Cádiz el 9 de abril sin querer dar caza en el Estrecho a la división de sólo cinco navíos del vicealmirante británico Orde.

El pundonor español

Cumpliendo las órdenes recibidas, Federico Gravina se había esforzado en alistar el mayor número posible de buques en Cádiz, aunque las previsiones pesimistas por él adelantadas en París se cumplían: de los 12 a 15 navíos españoles acordados para zarpar del puerto andaluz, sólo había podido armar hasta el momento seis, mal pertrechados y con escasa e inexperta marinería. Así, por ejemplo, del insignia Argonauta, único barco considerado bien equipado, faltaban 157 hombres para completar la dotación. La escuadra española disponible incluía también a los 64 cañones América y España, los 74 San Rafael, Terrible y Firme y la fragata Magdalena, así como 2.100 soldados. En Cádiz se hallaba igualmente el navío francés Aigle.

Sin querer esperar a que se alistasen más navíos, Villeneuve hizo zarpar a la escuadra Combinada, en la madrugada del día 10, tan precipitadamente que sólo pudieron seguirle el *Argonauta* y el *América*. No obstante, los demás buques españoles —al mando del comandante del *Terrible*, brigadier Vázquez de Mondragón—, maniobraron tan eficazmente que alcanzaron el punto previsto de reunión en Fort-de-France, capital de la Martinica, antes que Villeneuve, a pesar del mal andar del *España* y de que cazaron y barrenaron a los corsarios británicos *Lord Nelson* y *Anguila* a la altura de Madeira.

En la flota principal, por otra parte, se cuenta que se produjo también un incidente cuando el navío Formidable abordó al Argonauta, averiándole seriamente la proa. Cuando llegó a bordo un ayudante de Villeneuve ofreciendo retardar la marcha de la escuadra para dar tiempo a reparar, Federico Gravina respondió que se lisonjeaba de que su navío la podría seguir sin que tuvieran que esperarle. Al anochecer el buque retomó, con su buen andar, su puesto en formación sin ocasionar demoras. Gravina, en el parte a Madrid, calificó el destrozo producido de «enorme», loando mucho el esfuerzo de sus carpinteros.

Reagrupada la escuadra Combinada de 12 navíos, 6 fragatas, 2 corbetas y 2 bergantines franceses, y 6 navíos y una fragata españoles el 17 de mayo en Fort-de-France, Villeneuve decidió aguardar a Ganteaume. Gravina le insistió en aprovechar la espera atacando las posesiones inglesas en Antillas. Como primer objetivo se decidió recuperar el llamado Fuerte del Diamante, un islote muy escarpado a seis millas de dicha ciudad, que los ingleses habían ocupado en 1803 para hostigar la arribada al puerto. La posición se consideraba inexpugnable ya que los británicos habían artillado el peñón en toda su altura con piezas giratorias. El duro ataque fue realizado, entre el 31 de mayo y el 2 de junio, por 11 lanchas y botes, de ellos cuatro españoles, con unos 350 hombres de desembarco de ambas nacionalidades. Formados en dos divisiones, la de la derecha se encomendó al mando del capitán de fragata español Rosendo Porlier (desaparecido 14 años más tarde en la Antártida con el navío San Telmo).

«La bizarría, valor y conocimiento con que este oficial v los demás que llevaba a sus órdenes se han conducido en esta acción - informaba el posterior parte de Gravina a Madrid-, han merecido los mayores elogios en una y otra escuadra, pues, no obstante el vivo y repetido fuego de metralla y fusilería de los enemigos, y a pesar de las dificultades casi insuperables que presentaba la resaca de una gruesa mar. fueron los primeros que abordaron el islote, desembarcaron en él con las tropas francesas que conducían, se hicieron dueños de una batería de tres cañones de a 12, un obús de a 32 y una carronada de a 48, y se posesionaron de la falda del monte, obligando a los enemigos a retirarse a sus alturas, arbolando la bandera española, la que se mantuvo hasta la capitulación y rendición de este importante punto».

A pesar de la crudeza de la acción, Porlier sólo tuvo 9 heridos y un cabo segundo de Marina desaparecido.

Jefe «sin resolución ni autoridad»

En el ínterin, Horatio Nelson, con once navíos, se entretuvo en el Mediterráneo hasta que el 16 de abril supo que se había avistado a la escuadra de Villeneuve a la altura de Almería y rumbo al Estrecho, hacia donde se encaminó. Tras muchas dudas, el inglés salió el 11 de mayo del puerto luso de Lagos hacia las Antillas, arribando a la isla Barbada el 4 de junio, donde se le incorporaron dos navíos más.

Por su parte, Napoleón, dudando de que Ganteaume pudiera finalmente salir de Brest, había cambiado su plan inicial previendo hacer recaer todo el peso de la operación global en la escuadra de Villeneuve, un almirante siempre quejoso y dubitativo de quien lo más circunspecto que se puede decir es—en palabras de Fernández Duro— que resultaba un «jefe impresionable, sin resolución ni autoridad».

Según las nuevas órdenes del Sire, de 17 de abril, el 4 de junio se unían a Villeneuve dos navíos venidos de Rochefort al mando del contralmirante Magon, con 850 soldados a bordo. La escuadra debía esperar en el Caribe a Ganteaume 35 días más desde la llegada de Magon, atacando mientras tanto las posesiones inglesas en la zona. Pasado este plazo sin noticias, la fuerza franco-española debía volver a Europa, desbloquear y recoger los navíos surtos en Ferrol, Rochefort y Brest, y, ya con unos 60 navíos, conseguir el dominio del Canal y llegar a Boulogne.

Desoyendo el interés español de intentar recuperar la isla de Trinidad (que había sido reforzada por los ingleses en previsión de tan lógica maniobra), la escuadra Combinada abandonó Martinica el 5 de junio para atacar la Barbada. La fuerza aliada avistó el día 8 un convoy enemigo de 15 mercantes de los

NAVÍO DE LÍNEA SAN AGUSTÍN

(1768-1805)

Comandante, Brigadier Felipe Antonio Jado de Cagigal

LE uno de los seis contratados a Guarnizo en 1763, continuadores del Bahama pero con las modificaciones del método del francés Gautier.

Fue botado el 9 de diciembre de 1768 teniendo unas medidas de quilla limpia de 173 pies, eslora 185 pies, manga 45 pies y 6 pulgadas, puntal 21 pies y 4 pulgadas, plan 27 pies y 6 pulgadas, calado a popa 25 pies y 2 pulgadas, a proa 24 y 5 pies, arqueo 1.640 toneladas.

Su porte era de 16 cañones de a 24 libras de bala, 22 de a 18 y 8 de a 8 libras.

El 20 de octubre de 1805 ocupaba la quinta posición de la primera división del Cuerpo Fuerte de la Combinada y después de la virada por redondo quedó en cabeza de la misma.



A mediodía el San Agustín rompió el fuego contra el Victory y los buques que le seguían y virando nuevamente por redondo se arrumbó en apoyo del Santísima Trinidad y otros navíos del centro, combatiendo durante cinco horas contra cuatro buques británicos, de igual y mayor porte, que en dos ocasiones trataron de abordarle.

Finalmente, el navío español con grandes daños en arboladura, casco, artillería y bajas se vio obligado a la rendición, sin arriar la bandera pues ésta había caído al agua con el palo de mesana.

Marinado por españoles e ingleses se intentó llegar a Cádiz pero con la bodega inundada resultó imposible por lo que el día 30 el oficial español, alférez de fragata Joaquín Bocalan, que quedó al mando del San Agustín y una vez sacados todos los tripulantes, puso fuego al navío apoyado por el británico Leviathan.

NAVÍO DE LÍNEA SAN FRANCISCO DE ASÍS

(1767-1805)

Comandante, Capitán de Navío Don Luis Antonio Flórez y Pereyra

tro de los «setenta cañones» contratados en 1763 a Guarnizo con base en las modificaciones del proyecto del Bahama realizadas por Gautier. Fue botado en febrero de 1767 presentando unas dimensiones de 148 pies de Burgos de quilla limpia, eslora 153 pies, manga 49, puntal 41 pies, plan 23 pies, calado a popa 27 pies y 25 y 6 pulgadas a proa, arqueo de 1.781 toneladas con 14.000 quintales de lastre. Su artillería estaba constituida por 16 cañones de a 24 libras, 22 de a 18 libras y 8 de a

8 libras en alcázar y castillo.

En Trafalgar tenía asignado el segundo puesto de la tercera Escuadra o Retaguardia, mandada por el contralmirante Dumanoir.

Pasó al último lugar tras la virada por redondo a un tiempo lo que le permitió, manteniéndose en facha, hacer algunos dispares contra el *Victory* y *Temeraire*, quedando fuera de fuego al seguir rumbo NNW con el resto de la ahora vanguardia.

Virando por redondo volvió de vuelta encontrada en demanda del grueso para auxiliarle pero la proximidad del francés *Heros* le dificultó el tiro. Al ver la señal de reunión del *Príncipe de Asturias* se le incorporó siguiendo sus aguas hasta fondear en la bahía de Cádiz.

En las jornadas siguientes formó parte del escuadrón hispano francés para represar y auxiliar a los navíos capturados y naufragados.

Fondeado junto al Santa Ana, al que había represado, rompió los cables a consecuencia del temporal y fue a varar en la punta del río Salado, donde fue paulatinamente destruido por el temporal.



que apresó 14, tras poner en fuga a sus dos escoltas. Al conocer por los prisioneros la presencia de Nelson en las Antillas, Villeneuve, de común acuerdo con Gravina, decidió regresar a Europa inmediatamente, aún en contra de las órdenes imperiales. La travesía se inició el 11 de junio, destruyéndose en su transcurso dos corsarios británicos y recuperándose la fragata mercante española *Minerva*.

Cruzado el Atlántico y a unas 90 millas del cabo Finisterre, la escuadra franco-española se avistó, en medio de la niebla, con la británica inferior del almirante Calder (15 navíos, cuatro de ellos de tres puentes, y dos fragatas) que vigilaba Ferrol. Al aclarar momentáneamente, sobre las 11 de la mañana del día 22 de julio de 1805, se entabló un combate de resultado indeciso, en el que sólo la lúcida reacción de Gravina impidió una maniobra inicial envolvente del inglés.

En cualquier caso, el peso de la lucha recayó durante muchas horas sobre los seis navíos españoles, situados a vanguardia, que resultaron bastante dañados, sin que la retaguardia francesa entrara prácticamente en la acción aun cuando lo solicitaron sus mandos. En un momento del combate, los buques españoles más retrasados cayeron sin gobierno hacia la línea inglesa, siendo capturados los *Firme* y *San Rafael* sin que les auxiliara debidamente Villeneuve. Ello a pesar de que sus subordinados le instaron a reaccionar y el *Pluton* de Cosmao se lanzó a una honrosa defensa del *España* evitando su pérdida.

El almirante francés, con gran indignación de los españoles y de sus propios hombres, no sólo perdió la oportunidad de obtener ese día una victoria sobre una escuadra inglesa menor y dañada, sino que tampoco se decidió a atacarla y recuperar los navíos presos en los tres días durante los que Calder aún siguió en zona. Por añadidura, incumpliendo la orden de dirigirse rápida y directamente a Brest, el día 25 puso rumbo a Vigo y luego a La Coruña, perdiendo un tiempo precioso con el argumento de que estaba falto de aguada y con muchos enfermos (lo que no era cierto, al menos en los buques españoles).

El 15 de agosto, tras reparar el *Argonauta* y el *Terrible*, y llevando consigo los 9 navíos de Grandallana y los 5 de Dumanoir que estaban estacionados en El Ferrol, Villeneuve se hizo a la mar. En total contaba con una fuerza de 29 navíos (de ellos 11 españoles) y 8 fragatas, que podía haberse reforzado aún con otros cinco navíos y tres fragatas salidos de Rochefort a las órdenes de Allemand para reunirse con la escuadra en unas aguas gallegas casi libres en esos momentos de enemigos.

Siempre sumido en grandes dudas y temores, Villeneuve no esperó a la división Allemand y decidió dirigirse hacia el sur para encerrarse, el 20 de agosto, en Cádiz, sin siquiera intentar batir a los tres navíos de Collingwood que vigilaban la bahía. Con ello el almirante francés daba tiempo a Nelson, regresado del Caribe, para reforzarse y frustraba definitivamente todo el plan de Napoleón.

De haber obrado con rapidez y decisión, nada habría impedido a Villeneuve presentarse ante Brest con 34 navíos a primeros de agosto, dando seguramente el paso definitivo para la invasión de Inglaterra. No es extraño, pues, que el Emperador cogiera un colosal enfado al saber que el almirante —a quien dedicó los peores epítetos— estaba agazapado en Cádiz. Napoleón ordenó el 6 de septiembre relevarlo por Rosily. Ya antes había decidido olvidarse de las operaciones navales, retirar definitivamente las tropas de Boulogne y concentrarse en las nuevas prioridades estratégicas en Centroeuropa. De hecho, poco después tendría lugar la batalla de Austerlitz.

En Cádiz y a lo largo de septiembre, Federico Gravina vio remozada y aumentada su escuadra hasta 15 navíos, gracias a los buques adicionales que allí había alistado el teniente general Álava desde abril. Mientras, Villeneuve reparaba sus 18 navíos, sin parecerse dar por enterado de porqué Rosily venía hacia la ciudad.

En lo que puede interpretarse como una última oportunidad dada a Villeneuve, el Emperador le ordenó el 14 de septiembre salir y tras recoger en Cartagena los navíos de Salcedo, marchar contra Nápoles v desembarcar las tropas que tenía a bordo, para luego dirigirse a Tolón con toda la escuadra Combinada. Aunque se trataba de una operación ya totalmente secundaria, era una nueva y múltiple afrenta para España y sus marinos: primero se la obligaba a atacar a un reino cuyo monarca era hermano de Carlos IV; segundo, conforme a los tratados de enero de 1805, España había entrado en guerra sólo con Inglaterra, pero no con los demás enemigos de Napoleón; tercero, se intentó engañar a los generales españoles sobre el verdadero objetivo; y último, se temía que el internamiento final en Tolón no fuera más que un secuestro francés de la flota española con la intención de quedársela.

En cualquier caso, la expedición a Nápoles nunca llegó a efectuarse, porque Nelson ya bloqueaba Cádiz desde el 28 de septiembre con una fuerza considerable, decidido a experimentar contra Villeneuve algunas de sus innovaciones tácticas. El almirante francés convocó una reunión de los mandos españoles y franceses a bordo del *Bucentaure* el 8 de octubre, para decidir sobre la conveniencia de la salida de Cádiz. La junta optó suspenderla ante la superioridad del enemigo y la falta de preparación de varios navíos.

El día 15, Villeneuve ya no pudo seguir engañando, o engañándose, sobre el motivo de la venida de Rosily. Queriéndose jugar a una sola carta el honor y la capacidad que no había demostrado a lo largo de los anteriores meses, y sin haber variado las circunstancias que habían aconsejado cancelar la salida el día 8, resolvió efectuarla el 18 de octubre de 1805...

La suerte quedaba echada.

Alfredo Florensa

NAVÍO DE LÍNEA SANTÍSIMA TRINIDAD

(1769-1805)

Comandante, Brigadier Francisco Javier de Uriarte y de Borja.

RA el más grande y poderoso navío del mundo en la época, un primera clase de cuatro cubiertas del porte de 130 cañones, aunque no era un buen barco por defectos de diseño y construcción.

A su bordo enarboló su insignia, en el combate de Trafalgar, el jefe de Escuadra Don Baltasar Hidalgo de Cisneros y de la Torre, cuarto general de la escuadra española.

En octubre de 1767se inició su construcción en el arsenal de La Habana con diseño del ingeniero irlandés Mateo Mullan, de acuerdo con las normas del sistema inglés. Antes de la finalización del proyecto y planos murió el constructor sucediéndole su hijo, compartiendo la responsabilidad de la construcción y de la dirección de la obras con el español Pedro de Acosta.

Fue botado el 2 de marzo de 1769 con unas dimensiones de 213 y 2/3 de pie de Burgos de eslora, quilla de 213 pies 5/12, manga 57 pies 3/43, puntal 28 pies, calaba a proa 27 pies y 6 pulgadas y a popa 28 pies y 6 pulgadas y arqueó 4.902 toneladas.

Fue armado con 30 cañones de a 36 libras, 32 de a 24, 32 de a 12 y 22 de a 8 libras.

Se hizo a la mar el 19 de febrero de 1770 arribando a Vigo en abril siguiente con averías en el timón y vergas de trinquete y mesana y con mal comportamiento marinero y gran escora que solo permitía el uso de la primera batería con buen tiempo.

Para corregir sus defectos fue sometido a recorridos, carenados en firme y obras de mejora en distintas ocasiones y en 1795 a una importante reforma que lo convirtió en el único buque de cuatro cubiertas del mundo con una eslora de 220 pies y 6 pulgadas, manga de 58 pies. Su armamento aumento a 136 piezas de artillería. Sin embargo no llego nunca a mejorar, resultando pesado y lento en la maniobra.

En Trafalgar iba a la proa del Bucentaure, insignia de Villeneuve, e impidió que la columna de Nelson cortase la línea aliada por la proa del buque almirante, descargándole una cerrada andanada que dañó fuertemente al Victory. Seguidamente el Santísima Trinidad entabló duro combate con tres navíos británicos que acabaron desarbolando totalmente al español, con la mayoría de sus artillería inutilizada, "muchos balazos a flor de agua y sesenta pulgadas de agua en la bodega". El británico Prince lo tomó a remolque para, según deseo de Nelson, conducirlo a Gran Bretaña pero el día 24, con quince pies de agua en la bodega, el Santísima Trinidad se hundió. Sus baias de evaluaron en 427 entre muertos y heridos.

NAVÍO DE LÍNEA SAN JUSTO (1779-1828)

Comandante, Capitán de navío Miguel Gastón de Iriarte y Navarrete

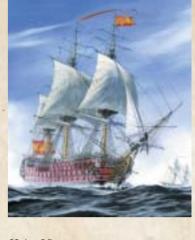
ertenece a los diseñados por Gautier, construido en Cartagena por Real Orden de 18 de febrero de 1777 y botado el 11 de noviembre de 1779. Medía 166 pies y 7 pulgadas de quilla, eslora 190 pies, manga 52 pies y 6 pulgadas, puntal 25 pies y 4 pulgadas, plan 26 pies y 3 pulgadas, calado a popa 23 pies y 21 y 7 pulgadas a proa y arqueaba 1.672 toneladas. Su porte se distribuía en 28 piezas de a 24 libras de bala, 30 de a 18 y 16 de a 8 en el castillo y toldilla.

En el informe rendido tras su primera navegación se indicaba que «era de buen gobierno, buen aguante a la mar y al viento, aunque no de mucho andar».

Se hizo a la vela en la mañana del 20 de octubre de 1805 ocupando el cuarto puesto de la vanguardia que mandaba el teniente general de la Armada Ignacio María de Alava.

Quedó, tras la virada por redondo ordenada por Villeneuve, próximo al *Santa Ana* y al iniciarse el fuego lo hizo sobre el *Royal Sovereign* y seguidamente sobre el *Belleisle* pero dada su posición muy a sotavento, lo suspendió. Obedeció la señal de virar por redondo la vanguardia y arrumbó hacia la retaguardia y al observar al *Príncipe de Asturias* en difícil situación acudió en su apoyo, siguiendo sus aguas hasta Cádiz.

Reparado en La Carraca en 1806 prestó diversos servicios alternando con períodos desarmado en Mahón y Cartagena, siendo rehabilitado nuevamente en 1819. Tras la insurrección de la Isla del León en 1820, a la que se unió su dotación, fue desarmado en Cartagena, en cuyo arsenal se hundió en 1828 por falta de carena.







Vista general del Combate de Trafalgar. Cuadro de Rafael Monleón conservado en la sala VII del Museo Naval de Madrid.



21 de octubre de 1805. Formaciones de las dos escuadras enfrentadas al inicio del combate de Trafalgar.



Pierre-Charles de Villeneuve Jefe de la escuadra Combinada



Federico Gravina Jefe de la escuadra de Observación



Horatio Nelson Jefe de la escuadra del Mediterráneo

Un momento del combate. Fuego desde la batería del castillo.



21 de octubre, el combate

I día 20 amaneció con la escuadra fondeada en la bahía de Cádiz v formada en línea de batalla, como se indica en el cuadro de la página siguiente. A las 6.30 de la mañana Gravina repitió la señal del general francés de dar la vela lo más pronto posible, maniobra que el viento había frustrado el día anterior. Media hora más tarde, todos los navíos estaban en movimiento. A las 7.30 un navío de la vanguardia aliada había avistado 18 buques enemigos. A las 11.30 la división de Magon se incorporó al grueso de la escuadra. Apenas se hallaba fuera del puerto la armada Combinada, cuando el viento del SSO era tan fuerte que una de las primeras señales del Bucentaure, a las 11.30, fue la de navegar con dos rizos en las gavias y arrumbar al ONO. Se produjo una gran dispersión hasta las 14 horas, que roló el viento al SO y los horizontes quedaron despejados. A partir de las 13.15 se ordenó a la escuadra navegar en cinco columnas al rumbo NON siendo el viento del SO.

Mientras, las fragatas de Blackwood se mantenían próximas en observación a la escuadra Combinada. Para alejarlas se destacaron temporalmente varios navíos y fragatas aliados a partir de las 14.30.

A las 15.45 Villeneuve ordenó a toda la escuadra virar por redondo a un tiempo para dirigirse hacia el estrecho de Gibraltar, arrumbando al SSO, con el viento al OSO. Anocheció con la mar picada y los navíos de la escuadra Combinada sin alcanzar todavía sus puestos en la nueva formación. Ante los avisos de la proximidad evidente de los británicos, el almirante francés, para evitar que el enemigo lo encontrase en columnas puso hacia las 20 horas la señal de formar la línea de batalla mura estribor sin sujeción a puestos, con la escuadra de Observación de Gravina en la cabeza de toda la línea. Las evoluciones se hicieron de noche, lo que originó una gran confusión, quedando una línea de fila de 33 navíos completamente desordenada, arrumbada al SSO con viento del Oeste.

Amaneció el 21 de octubre con la escuadra Combinada navegando al SSO, el viento al ONO bonan-

cible, en una línea mal formada; el navío Príncipe de Asturias, insignia de Gravina, a la cabeza de ella. Los 27 navíos enemigos demoraban al Oeste con las muras a babor y todo el aparejo, distantes cinco millas. Cuando a las 6.20 horas empezó a clarear, Villeneuve ordenó formar la línea de combate mura estribor según el orden natural de puestos predeterminado a la salida de Cádiz. Poco después mandó que el navío cabeza ciñese el viento y que el resto de la escuadra siguiese sus aguas, con distancia de un cable (aproximadamente 200 metros) entre navíos. Había que rectificar los puestos, pero al sobrevenir una calma, bastantes navíos no pudieron ejecutarlo imposibilitados de gobernar. Mientras, a las 7.30 observó que los enemigos venían arribados al parecer en columnas desordenadas a cortar el centro y retaguardia de la escuadra Combinada, por lo que a las 8 horas, Villeneuve ordenaba invertir el rumbo simultáneamente, para quedar alineados en la mura babor, con el propósito de evitar que el enemigo batiese con ventaja la retaguardia Combinada y cortase su retirada a Cádiz. El movi-



La línea de batalla de la escuadra quedó constituida, ya en la mañana del día 18, en el orden siguiente:

- Cuerpo fuerte: 21 navíos, tres fragatas y un bergantín, al mando del vicealmirante Villeneuve, formado por las siguientes escuadras:
- Segunda escuadra (vanguardia): cuatro navíos franceses, tres españoles y una francesa, a cargo del general español Álava, insignia en el Santa Ana.
- Primera escuadra (centro): cuatro navíos franceses, tres españoles y una fragata y un bergantín franceses, al mando directo de Villeneuve, insignia en el *Bucentaure*.
- Tercera escuadra (retaguardia): cuatro navíos franceses, tres españoles y una fragata francesa, a las órdenes de Dumanoir, insignia en el Formidable.
- Escuadra de Observación: 12 navíos, dos fragatas y un bergantín a cargo de Gravina, formada por las siguientes divisiones:
- Primera división: tres navíos franceses, tres españoles y una fragata y un bergantín franceses, al mando directo de Gravina, insignia en el *Príncipe de Asturias*.
- Segunda división: tres navíos franceses, tres españoles y una fragata francesa a las órdenes de Magon, con la insignia en el *Algésiras*.

En total, 33 navíos (18 franceses y 15 españoles), y cinco fragatas y dos bergantines franceses. De los primeros, un navío era de cuatro puentes (Santísima Trinidad), y tres de tres puentes (Príncipe de Asturias, Santa Ana y Rayo), todos españoles.

miento finalizó un cuarto de hora después y la formación quedó con los navíos en la siguiente secuencia: Neptuno (español), Scipion (francés), Intrépide (francés), Rayo (español), Formidable (francés), Duguay-Trouin (francés), San Francisco de Asís (español), Mont-Blanc (francés), San Agustín (español), Héros (francés), Santísima Trinidad (español), Bucentaure (francés), Neptune (francés), San Leandro (español), Redoutable (francés), San Justo (español), Indomptable (francés), Santa Ana (español), Fouqueux (francés). Monarca (español), Pluton (francés), Bahama (español), Aigle (francés), Montañés (español), Algésiras (francés), Argonauta (español), Swift-Sure (francés), Argonaute (francés), San Ildefonso (español), Achille (francés), Principe de Asturias (español), Berwick (francés), San Juan Nepomuceno (español).

Al ser el viento más flojo en la cabeza que en la cola y la línea tan grande, la nueva vanguardia quedó apelotonada, mientras que la retaguardia integrada por la escuadra de Observación tuvo que fachear las velas para no echarse encima. Entre las 10.15 horas y las 10.30, estando en facha para que se alineasen

algunos navíos, el Achille, virando por redondo, abordó al Príncipe por el costado de babor, pero inmediatamente se separaron sin haber tenido averías de consideración. Tras ordenar varios movimientos para rectificar la formación, a las 11.45 Gravina repitió la señal del almirante de romper el fuego en el momento de estar a tiro. En aquel momento solemne, los barcos aliados largaron sus banderas nacionales e insignias.

Movimientos ingleses

A las 6 de la mañana del día 19 la fragata británica *Sirius* observó el inicio de la salida de los primeros navíos de la escuadra Combinada. Al recibir a las 9.30 este aviso de Blackwood retransmitido a través del navío *Mars*, Nelson, que se encontraba 50 millas al OSO de Cádiz, ordenó a su escuadra caza general al SE, hacia el estrecho de Gibraltar, y la formación en tres columnas, con vientos de componente Oeste. Por la tarde reordenó sus navíos para la navegación nocturna, continuando rumbo hacia el Estrecho pues Nelson estaba convencido de que la intención del enemigo era pasar al Mediterráneo.

Al amanecer del domingo día 20 el viento era fresco del SSO con chubascos, y a las 6 de la mañana, el Victory había alcanzado una posición situada 12 millas al SO de Trafalgar. A las 6.10 se avistaron hacia el Norte los buques del escuadrón de Magon. Diez minutos después Nelson dispuso virar simultáneamente proa al NO, comprendiendo que quizá se había precipitado en su rápido movimiento hacia el Estrecho. A las 8.32 el almirante se enteró por señal de la fragata Phoebe que la totalidad de la escuadra enemiga se había hecho a la mar. A 10.30 la formación británica puso rumbo al ONO. A mediodía el viento era frescachón, la lluvia fuerte y la escuadra británica a 25 millas al SO de Cádiz. A las 15.00 horas, Blackwood señaló que el enemigo parecía determinado arrumbar a Poniente, lo que iba en contra de las suposiciones de Nelson; de las dudas le sacó la fragata Naiad al avisar a 17.00 que la escuadra Combinada había cambiado de bordo y navegaba a rumbo de componente Sur.

A las18.00 se señaló el enemigo al NNE, y el almirante dispuso una nueva formación para no empeñar un combate nocturno. A las 20.00 ordenó virar por

redondo para quedar gobernando al SO, excepto el navío *Africa* que no vio esta señal y continuó rumbo al NE; por eso se reincorporó a la escuadra británica el día 21, cuando el combate se había iniciado.

A las 4 de la madrugada del día 21 volvió a virar por redondo y arrumbó al NE. A las 6.10, cuando la escuadra Combinada navegando hacia el Sur se avistaba del Este al Estesureste, Nelson ordenó que la británica, formada en dos columnas, arribase hacia ella proa al ENE. Este movimiento, que finalizó a las 6.40, interceptaba una posible retirada de los aliados hacia Cádiz. El *Victory* con fuerza de vela continuaba arrumbado hacia la retaguardia aliada; el *Royal Sovereign*, una milla al sur del anterior, se dirigía hacia el centro de la formación enemiga.

A las 8.00, como sabemos, Villeneuve había ordenado a sus navíos invertir el rumbo al Norte por giro simultáneo. Nelson continuó imperturbable su derrota hacia la nueva vanguardia combinada que le llevaba a cortar la línea entre los navíos Santísima Trinidad y Bucentaure. Collingwood, sin embargo, a las 8.45 ordenó a su columna formar en línea de marcación SSE, casi paralela a la francoespañola. Como el Royal Sovereign mantenía su rumbo y no acortaba vela, la orden no pudo ser cumplimentada a tiempo y la columna quedó prácticamente en marcación SO al llegar ambas escuadras a tiro de cañón. A las 11.40 Nelson envió por señal a sus navíos la célebre arenga: «England Expects That Every Man Will Do His Duty» («Inglaterra espera que cada hombre cumpla con su deber») que fue recibida con entusiasmo por las dotaciones.

La primera división o de barlovento, iba encabezada por el propio Nelson con su insignia izada en el navío Victory, seguido de los Téméraire, Neptune, Leviathan, Conqueror, Britannia, Ajax, Agamemnon, Orion, Minotaur y Spartiate.

La segunda, de sotavento, al mando de Collingwood con la insignia en el Royal Sovereign, estaba integrada por los Belleisle, Mars, Tonnant, Bellerophon, Colossus, Achilles, Dreadnought, Polyphemus, Revenge, Swiftsure, Defiance, Thunderer, Defence y Prince (fuera de formación).

La columna británica encabezada por el Royal Sovereign, al mando del capitán de navío Rotheram, se dirigió a pasar entre la popa del Santa Ana y la proa del Fougueux. El primero de éstos, insignia de Álava, había quedado en la retaguardia tras los movimientos ordenados por Villeneuve, encabezando un grupo formado por el Fougueux, el Monarca y el Pluton, mientras que alejados, por la amura y través de estribor, permanecían a sotavento el San Leandro; el San Justo, y el Indomptable.

El Fougueux, abrió fuego a las 11.58 sobre el Royal Sovereign. El insignia de Collingwood pasó por la proa de aquel navío y al llegar a la altura de la popa del Santa Ana largó una andanada por su babor que provocó un efecto terrible: el buque de Álava quedó

NAVÍO DE LÍNEA SAN LEANDRO

(1787 - 1813)

Comandante, Capitán de Navío Don José Cayetano García de Quevedo y de Chiesa

ONSTRUIDO en Ferrol según el proyecto del ingeniero general José Joaquín Romero y Fernández de Landa, fue botado el 27 de noviembre de 1787 con 181 pies de Burgos y 6 pulgadas de eslora, quilla 159 pies, manga 49 pies y 6 pulgadas, puntal 23 pies y 11 pulgadas, plan 27 pies y 6 pulgadas, calado a popa 24 pies y 9 pulgadas y a proa 23 pies. Lastrado con 9.000 quintales de hierro y zahorra arqueó 2.427 toneladas.

Montaba 26 cañones de a 24 libras, 28 de a 18 libras en la segunda batería y 6 de a 8 en el alcázar y castillo.



En la escuadra Combinada tenía el segundo puesto del centro con matalote de proa al Redoutable.

Roto el fuego, maniobró en apoyo del *Santa Ana*, batiendo al británico juntamente con el *Neptune* francés. Orzando todo se fue contra el *Victory* al que con una carronada de a 32 desarboló del mastelero de juanete de proa. Durante toda la acción maniobró para evitar ser enfilado por la popa al tiempo que haciendo fuego por las bandas. Con la maniobra deshecha y los palos mayor y trinquete acribillados se separó del fuego para poder asegurar los palos y se unió al *Príncipe de Asturias* al que siguió, fondeando en la bahía de Cádiz. Fue reparado en La Carraca y en 1808 participó en las acciones que provocaron la rendición de la escuadra francesa atracada en Cádiz. En una travesía, en 1809, desde Veracruz sufrió una importante vía de agua que llego a inundar la bodega hasta once pies, logrando su achique. El 31 de mayo de 1810 el *San Leandro* entró en La Habana donde fue desarmado y tres años más tarde sería excluido.

NAVÍO DE LÍNEA SANTA ANA

Comandante, Capitán de Navío Don José de Gardoqui y Jaraveitia

N él arbolaba su insignia el teniente general de la Armada Ignacio María de Álava y Sáenz de Navarrete, comandante de la segunda división del Cuerpo Fuerte de la escuadra Combinada en Trafalgar. Prototipo de navío español de tres cubiertas, de acuerdo con las disposiciones del ingeniero general Romero y Fernández de Landa, fue un notable barco cabeza de una magnifica serie en la que se contaban el Mejicano, Conde de Regla, Real Carlos, Salvador del Mundo, Reina Luisa, San Hermenegildo.

Fue construido en el Arsenal de Ferrol en 1783 bajo la dirección del ingeniero naval Miguel de la Puente, botándose el 29 de septiembre de 1784.

Su eslora fue de 210 pies de Burgos, quilla de 185 pies y 10 pulgadas, manga de 58 pies, plan de 29 pies, puntal de 27 pies y 6 pulgadas; calaba a popa 28 pies y una pulgada y a proa 20 pies y una pulgada y su desplazamiento de 2.308 toneladas. Su porte era de 122 cañones de los que 30 eran de a 36 libras (1ª bia.), 32 de a 24 libras (2ª bia.), 32 de a 12 (3ª bia.) y 10 de a 8 en el alcázar y castillo 10 obuses de a 48 y ocho obuses de a 24 libras.



Resultó un buen navío que conservaba la primera batería con mar gruesa, dando balances y cabezadas suaves. Navegando de bolina alcanzó velocidades de ocho millas y de diez con todo el aparejo y viento fresco. Viraba por avante o por redondo con solo manejar el timón.

En Trafalgar, tras la orden de virar por redondo a un tiempo, el *Santa Ana* quedó en la retaguardia del centro, sufriendo una dura andanada del *Royal Sovereign*. Tras dos horas de combate mutuo, totalmente desarbolado, con la popa desguazada, el costado de estribor destrozado y abierto de trancaniles y cubiertas y con 289 bajas, arrió la bandera. Al día siguiente del combate el *Santa Ana* fue represado por una formación hispano francesa y conducido a Cádiz.

Reparado en La Carraca volvió al servicio, en 1810 al estrecharse el cerco de Cádiz fue enviado a La Habana en cuyo arsenal se hundiría, falto de carena, el año 1817.

LA ESCUADRA DE TOLÓN

OS navíos de línea franceses que concurrieron a la Combinada eran todos deux ponts (dos cubiertas), de entre 52 y 56 metros de eslora, del porte de 74 y 80 cañones; de los dieciocho, la mitad eran barcos nuevos pues tenían cinco años o menos, lo que si por una parte era una ventaja por otra tenía la desventaja de ser barcos «sin hacer».

Flucentaure (1804-1805). Comandante, Capitaine de Vaisseau (capitán de navío) M. Jean-Jacques Magendie. Buque insignia del vicealmirante Pierre-Charles Villeneuve, jefe de la escuadra Combinada. Botado en Tolón en 1804. Eslora de 56 metros, manga 14,9 metros, 80 cañones de a 36, 24 y 12 libras de bala. Muy dañado en el combate fue rendido a las 15.45 del 21 de octubre, fue represado al día siguiente y naufragó el 23.

€ Scipion (1801-1805). Comandante, Capitaine de Vaisseau M. Charles Berrenger. Botado en Lorient en 1801. 74 cañones de a 36, 24 y 12 libras. Segundo puesto de la vanguardia de Dumanoir, no llegó a combatir en Trafalgar y fue capturado el 4 de noviembre a la altura de cabo Ortegal.

cintrepide (1790-1805). Comandante, Capitaine de Vaisseau M. Louis-Antoine Infernet. Botado en Ferrol en 1790. 74 cañones de a 36, 24 y 12 libras. De construcción española y cedido a la Marina Imperial. Apresado en Trafalgar, se estrelló contra la costa de Sanctri Petri el día 25 de octubre.

Formidable (1795-1805). Comandante, Capitaine de Vaisseau M. Jean-Marie Letellier. Insignia del contralmirante Perre-René Dumanoir Le Pelley, jefe de la retaguardia, después vanguardia, de la Combinada, no combatió en Trafalgar y fue capturado el 4 de noviembre en cabo Ortegal.

Mont-Blanc (1791-1805). Comandante, Capitaine de Vaisseau M. Guillaume-Jean N. Lavillesgris. Botado en Rocheforft en 1791. 74 cañones de a 36, 24 y 12 libras. No combatió en Trafalgar, siendo apresado el 4 de noviembre a la altura de cabo Ortegal.

Capitaine de Vaisseau M. Claude Touffet. Botado en Rochefort en 1800. 74 cañones de a 36, 24 y 12 libras. No combatió en Trafalgar y fue capturado el 4 de noviembre a la altura de cabo Ortegal.

Heros (1801-1808). Comandante, Capitaine de Vaisseau M. Jean-Baptiste R. Poulain. Botado en Rochefort en 1801. 74 cañones de a 35, 24 y 12 libras. Resultó muy dañado en el combate pero pudo regresar a Cádiz.

√ Neptune (1803-1808). Comandante, Capitaine de Vaisseau M. Esprit-Tranquile Maistral. Botado en Tolón en 1803. 80 cañones de a 36, 24 y 12 libras. Regresó a Cádiz con pocos daños. Capturado al inicio de la Guerra de la Independencia.

Redoutable (1791-1805). Comandante, Capitaine de Vaisseau M. Jean-Jacques-Éttiene Lucas. Botado en Lorient en 1791. 74 cañones de a 36, 24 y 12 libras. Dañado, rendido y apresado se hundió cuando era remolcado.



Navío Bucentaure, insignia del almirante Villeneuve.

Indomptable (1790-1805). Comandante, Capitaine de Vaisseau M. Jean-Joseph Hubert. Botado en Brest en 1790. 80 cañones de a 36, 24 y 12 libras. Muy averiado pudo entrar en la bahía de Cádiz en la noche del 21 de octubre. Se estrelló contra la costa el día 25.

Fougueux (1785-1805). Comandante, Capitaine de Vaisseau M. Louis-Albin Baodouin. Botado en Loriernt en 1785. 74 cañones de a 36, 24 y 12 libras. Rendido y apresado a las 13.45, al romper el remolque se estrelló contra la costa de Sancti Petri el día 22.

Pluton (1805-1808). Comandante, Capitane de Vaisseau M. Julien Cosmao-Kerjulien. Botado en Tolón en 1805. 74 cañones de a 36, 24 y 12 libras. Resultó dañado en Trafalgar pero regresó a Cádiz.

Algésiras (1804-1808). Comandante, Capitaine de Vaisseau M. Cabriel Brouard. Buque insignia del contralmirante Charles Magon, jefe de la segunda división de la escuadra de Observación. Botado en Lorient en 1804. 74 cañones de a 36, 24 y 12 libras. Rendido a las 16.30 fue recuperado por su dotación por la noche y marinado hasta Cádiz.

√Aigle (1800-1805). Comandante, Capitaine de Vaisseau M. Pierre-Paulin Gourrège. Botado en Rochefort en 1800. 74 cañones de a 36, 24 y 12 libras. Rendido a las 14.45 horas fue abandonado y varó cerca del Puerto de Santa María, hundiéndose.

Gerwick (1775-1805). Comandante, Capitaine de Vaisseau M. Jean-Gilles Filhol Camas. Botado en Portsmouth en 1775. De construcción inglesa había sido capturado por los franceses. 74 cañones. Desarbolado, fue apresado a las 15.30, perdiéndose posteriormente, el día 27, en la costa de Sanlúcar de Barrameda.

⟨¬Achille (1803-1805). Comandante, Capitaine de Vaisseau M. Louis-Gabriel Deniéport. Botado en Rochefort en 1803. 74 cañones de a 36, 24 y 12 libras. Resultó incendiado en combate, volando por explosión de la santabárbara hacia las 18.00.

Argonaute (1798-1808). Comandante, Capitaine de Vaisseau M. Jacques Épron. Fue botado en 1798. 74 cañones de a 36, 24 y 12 libras. Resultó muy dañado a consecuencia del combate pero pudo regresar a Cádiz.

Swiftsure (1787-1805). Comandante, Capitaine de Vaisseau M. Charles Villemadrin. De procedencia británica, fue botado en Deptford en 1787. 74 cañones de a 36, 24 y 12 libras. Completamente desarbolado y rendido, fue remolcado a Gibraltar.

con la popa destrozada, y sufrió 100 bajas. En ese momento, el británico cayó a babor abarloándose al Santa Ana a corta distancia, ocasión aprovechada por Gardoqui, comandante del navío español, para disparar una descarga con sus baterías de estribor, también con efectos demoledores. Así prosiguió la acción, experimentando ambos buques grandes destrozos en cascos y arboladuras. Pasadas las dos horas de combate, tanto el Royal Sovereign como el Santa Ana estaban completamente desmantelados, pero éste tenía más baias v mavores daños, v arrió la bandera a las 14.15. Tuvo 239 bajas, entre ellas Álava y Gardoqui, heridos. El Royal Sovereign había sufrido 141 bajas y muchos destrozos. Por muerte de Nelson, Collingwood asumió el mando y trasladó su insignia de comandante en jefe de la flota británica a la fragata Euryalus. A partir del momento de la ruptura del centro aliado se desarrollaron una serie de combates parciales en los que los británicos llevaron la mejor parte por su superioridad tanto numérica, como en el empleo de la artillería y destreza marinera.

El británico Belleisle, que seguía al Royal Sovereign, tras abrir fuego sobre el Santa Ana con sus baterías de babor y sobre el Fougueux con las de estribor, arrumbó a pasar por la popa del Indomptable, pero se le interpuso el Fougueux, que lo abordó con su amura de babor por el portalón de estribor, momento aprovechado por el Indomptable para descargar a su vez una andanada sobre el Belleisle. Tanto este navío como el Fougueux continuaron durante



una hora batiéndose encarnizadamente. Cuando el francés se vio libre del *Belleisle*, atacó al *Mars* con varias descargas a distancia, una de las cuales decapitó al capitán de navío británico Duff. El desmantelado *Fougueux* pudo retirarse de la acción y posteriormente atacó al *Téméraire*, al que tuvo que rendirse hacia las 14 horas habiendo resultado muerto su comandante, el capitán de navío Baudouin.

El Mars, que seguía al Belleisle, pretendió pasar por el hueco que existía a popa del Santa Ana, intercambiando fuego con el Monarca, pero el francés Pluton adelantó al español por sotavento y le salió al paso a las 12.15 horas, iniciando un combate encarnizado. Como el Mars tuvo que orzar para evitar la aproximación y los disparos del Santa Ana, quedó en difícil situación pues al mismo tiempo recibía las descargas del Pluton en su aleta de estribor, hasta que fue auxiliado por el Tonnant, cuarto de la columna de Collingwood, en cuvo momento una descarga procedente del Fougueux mataba, como dijimos, a Duff. El Mars había quedado ingobernable y tuvo 100 bajas. El Pluton, por su parte, durante una hora cañoneó al castigado Belleisle, y al cesar la acción conseguiría unirse al grupo de Gravina para regresar a Cádiz con 197 bajas a bordo.

El Tonnant atacó sucesivamente al Monarca y al Algésiras, insignia del contralmirante Magon. El español quedó muy dañado y fue retrasándose; acto seguido el francés se batió tan duramente con el británico que llegó al abordaje. El capitán de navío Tyler, comandante del Tonnant, a costa de quedar gravemente herido, consiguió a las 15.20 la rendición del Algésiras, que tenía 227 bajas; Magon resultó mortalmente herido. Su dotación se impondría al grupo de presa británico y pudo entrar en Cádiz. El Tonnant se dirigió hacia el Sur para atacar al San Juan Nepomuceno de Churruca, al que consiguió rendir pues el navío español estaba completamente deshecho por los fuegos previos del Defiance y del Dreadnought, entre otros.

El Bellerophon, capitán de navío Cooke, que seguía al Tonnant, al aproximarse a la línea combinada recibió el fuego del Monarca y el Aigle, mientras era cañoneado a distancia por el Montañés, el francés Swift-Sure y el Bahama. A las 12.25 pasó cercano de la popa de este último navío y la proa del Montañés a más distancia, sobre los que disparó sucesivamente sus baterías de babor y estribor. Orzó para quedar abarloado al Bahama, propósito que impidió la aproximación del Aigle, capitán de navío Gourrège, por su banda de estribor. Éste no quiso arribar y colisionó con el británico; abarloados continuaron cañoneándose furiosamente. Mientras, el Bahama batía lenta pero eficazmente al Bellerophon con sus baterías de estribor; el francés SwiftSure, a su vez, lo hacía con las de babor, y a más distancia, el Montañés. Durante el combate morirían tanto Gourrège como Cooke y sus navíos respectivos quedaron desmantelados con incendios a bordo; finalmente ambos navíos se separaron. Poco

LA ESCUADRA DEL MEDITERRÁNEO

NICIADORA de los three decker ship y de los seventy four (tres cubiertas y 74 cañones) la escuadra británica concurrió a Trafalgar con ocho de los primeros, de los 14 que disponía, y diecinueve de entre 80 y 64 cañones. Buques de excelente construcción, con casco de gran duración tenían una media de edad de 17 años.

■ Columna de la izquierda o de barlovento.

tain (capitán de navío) Mr. Thomas Mastyerman Hardy. Buque insignia del vicealmirante Horatio Nelson, jefe de la Escuadra del Mediterráneo. Botado en 1765 en Chatman Dockyard. 100 cañones de 42, 24, 20 y 12 libras de bala. Totalmente desarbolado y gravemente dañado, fue remolcado a Gibraltar. Hoy se conserva en Portsmouth como museo.

Captain Mr. John Eliab Harvey. Botado en 1798 en Chatman Dockyard. 98 cañones. Totalmente desarbolado y gravemente dañado.

Captain Mr. Thomas Freemantle. Botado en 1797 en Deptford Dockyard. 98 cañones, 14 carronadas. Desarbolado totalmente y muy dañado.

Captain Mr. Henry William Bayntun. Botado en 1789 en Chatham Dockyard. 74 cañones y 10 carronadas. Con daños en casco y arboladura.

Captain Mr. Charles Bullen. Insignia del contralmirante Conde de Northesk. Botado en 1762 en Portsmouth. 110 cañones. Totalmente desarbolado.

Captain Mr. Israel Pellew Botado en 1800 en Harwich. 74 cañones y 10 carronadas. Dañado, con vías de agua, pero a la vela.

****HMS Ajax** (1798-1809). Comandante, Liutenant (teniente de navío) Mr. John Pilford. Botado en 1798 en Rotherhithe. 80 cañones y 12 carronadas, Con daños en el casco pero a la vela.

****HMS Agamemnon** (1781-1807). Comandante, Captain Sir Edward Berry. Botado en 1781 en Bukler's Hard. 64 cañones y 8 carronadas. Resultó con pocos daños en cubierta.

CAPTION (1787-1814). Comandante, Captain Mr. Edward Codrtington. Botado en 1787 en Londres. 74 cañones y 10 carronadas. Desarbolado y varado en la costa africana.

Captain Mr. Charles Mansfield. Botado en 1793 en Woolwich. 74 cañones y 10 carronadas. Resultó poco dañado en el combate pero varado en la costa de Sanlúcar de Barrameda.

****HMS Spartiate** (1793-1842). Comandante, Captain Sir Francis Laforey. Botado en 1793. 80 cañones y 12 carronadas. Desarbolado.

CAPTION SPINCE (1788-1837). Comandante, Captain Mr. Richard Grindall. Botado en 1788 en Chatham Dockyard. 98 cañones y 12 carronadas. Sin daños en el combate pero sí durante el temporal.

****HMS Africa** (1781-1813). Comandante, Captain Mr. Henry Digby. Botado en 1781 en Londres. 64 cañones y 8 carronadas. Muy dañado, sin arboladura y arrasado como un pontón.



El HMS Victory, insignia del vicealmirante Nelson.

■ Columna de la derecha o de sotavento

ci HMS Royal Sovereign (1787-1841). Comandante, Captain Mr. Edward Rotheram. Buque insignia del vicealmirante Cuthbert Collingwood, segundo de Nelson. Botado en 1787 en Plymouth. 110 cañones. Resulto totalmente desarbolado y con graves daños.

CAPTIME Belleisle (1793-1814). Comandante, Captain Mr. Willian Hargood. Buque de construcción francesa. 80 cañones y 12 carronadas. Fue totalmente desmantelado.

✓ HMS Mars (1794-1823). Comandante, Captain Mr. George Duff. Botado en 1794 en Deptford Dockyard. 74 cañones. Muy dañado en casco y arboladura. ✓ HMS Tonnant (1821). Comandante, Captain Mr. Charles Tyler. Botado en 1791. 80 cañones y 12 carronadas. Desarbolado y con graves daños.

Captain Mr. John Cooke. Botado en 1786 en Frindsbury. 74 cañones y 10 carronadas. Desarbolado.

****HMS Colossus** (1803-1827). Comandante, Captain Mr. James Nicoll Morris. Botado en 1803 en Deptford Dockyard. 74 cañones y 10 carronadas. Desarbolado y con vías de aqua acabo varado en Conil.

"HMS Achilles (1798-1865). Comandante, Captain Mr. Richard King. Botado en 1798 en Portsmouth. 74 cañones y 10 carronadas. Muy dañado, llegó a Gibraltar totalmente inundado, sin mástiles.

CHANS Defiance (1783-1816). Comandante, Liutenant Mr. Philip Durham. Botado en 1783 en Londres. 74 cañones y 10 carronadas. Desarbolado, muy dañado sin timón y casi hundido.

****HMS Defence** (1763-1811). Comandante, Captain Mr. George Hope. Botado en 1763 en Plymouth. 74 cañones y 10 carronadas. Con la arboladura destruida, caído el mayor y casco dañado.

****HMS Thunderer** (1783-1814). Comandante, Lieutnant Mr. John Stockham. Botado en 1783 en Londres. 74 cañones y 10 carronadas. Dañado.

****HMS Revenge** (1805-1851). Comandante, Captain Mr. Robert Moorsom. Botado en 1805 en Chatham Dockyard. 74 cañones. Muy dañado.

****HMS Swiftsure** (1804-1845). Comandante, Captain Mr. William Rutherford. Botado en 1804 en Southamton. 74 cañones y 10 carronadas. Poco dañado en el combate, pero desarbolado.

HMS Dreadnought (1801-1857). Comandante, Captain Mr. John Conn. Botado en 1801 en Portsmouth. 98 cañones y 14 carronadas. Poco dañado pero con el casco acribillado.

⟨→ HMS Poliphemus (1782-1832). Comandante, Captain Mr. Robert Redmill. Botado en 1782 en Sheerness. 64 cañones y 8 carronadas. Poco dañado.

NAVÍO DE LÍNEA MONARCA

(1794-1805)

Comandante, Capitán de Navío Don Teodoro Argumosa

OR Real Orden de 28 de septiembre de 1891 se dispuso la construcción en Ferrol, de un navío del porte de 74 cañones a partir de los planos del San Ildefonso. Bautizado Monarca fue botado el 17 de marzo de 1794, siendo sus características una eslora de 190 pies de Burgos, quilla limpia 170 pies, dos pulgadas, manga 52 pies, puntal 25 pies, plan 28 pies 4 pulgadas, cala a popa 24 pies 4 pulgadas, a proa 22 pies 10 pulgadas, arqueo 1,640 toneladas,

Sus baterías estaban armadas con 28 cañones de a 24 libras, 30 de a 18 libras y 16 de a 8.

Se realizaron sus pruebas de mar tomando como referencia al Montañés, de las que resultó el cambio de su arboladura, mejorándola un año mas tarde tras nueva comparación con el San Juan Nepomuceno.

Integrado en la segunda división del Cuerpo Fuerte o Centro de la escuadra Combinada, el Monar-



ca tenía como matalote de proa al francés Fougueux y de popa al Plutón. Al tenerlo al alcance abrió el fuego contra el Royal Sovereign del vicealmirante Collingwood, siendo contrabatido por el Mars y el Tonnant con los que combatió durante cerca de una hora, quedando en una situación deplorable, habiendo perdido todos los obenques, la maniobra cortada y los palos acribillados con amenaza de caída, gran parte de la artillería desmontada, las cubiertas hundidas y con fuego en el alcázar. Al tiempo era atacado por el Bellerophon al que poco después se rindió. Sin palos ni timón, con la cubierta superior arrasada el Monarca quedó a la deriva, hasta que fue alcanzado por el Leviathan que rescato a la dotación de presa británica y a parte de los españoles.

El Monarca siguió derivando hasta naufragar el 28 de octubre en Arenas Gordas.

NAVIO DE LINEA BAHAMA

(1783-1805)

Comandante, Brigadier Don Dionisio Alcalá Galiano y Alcalá Galiano

A Real Orden de 28 de diciembre de 1776 disponía la construcción en La Habana de un navío del porte de 64 cañones de acuerdo con los planos del San Pedro de Alcántara trazados por Ignacio Mullan. Bajo la dirección del ingeniero Luis Mesias se puso su quilla en julio de 1777, botándose el 11 de marzo de 1783 debido al retraso acumulado en la construcción por falta de maderas.

Tenía una eslora de 190 pies de Burgos, guilla limpia 165 pies, manga 51 pies, puntal de 24, plan 26 pies. Calaba a popa 22 pies y 6 pulgadas y a proa 20 pies y 6 pulgadas, desplazando 1.696 toneladas con 14.500 quintales de lastre de hierro y zahorra.

Sus baterías montaban 28 cañones de a 24 libras, 30 de a 18, diez de a 8 y seis obuses de a 30, aumentados en la época de Trafalgar con 4 obuses de a 24 y seis pedreros de a 4.

Formando parte de la segunda división del contralmirante Magon en la que ocupaba el puesto 6, el Bahama inició su acción hostigando a las fragatas británicas que vigilaban el puerto de Cádiz.

Iniciado el combate, el Bahama se enfrentó casi simultáneamente con el Belleisle y el Mars y algo posteriormente con el Bellerophon y también con el Colossus, llegado en apoyo de los anteriores.



Al inicio de la tarde, muerto Alcalá Galiano, con la maniobra destruida, caídos los palos mayor y de mesana, el timón partido, inutilizada la artillería del alcázar y toldilla, gran parte del resto desmontada, con 28 pulgadas de agua en la bodega y 147 bajas, el segundo, tras oír a la junta de oficiales, ordenó cesar el fuego y arriar la bandera.

Posteriormente el Bahama fue reparado en Gibraltar, llevado a Inglaterra, convertido en buque prisión, con su nombre original. Fue desguazado en 1816.

después, a las 13.50, el Bellerophon recibió en la popa una descarga tan efectiva del San Juan Nepomuceno que estuvo a punto de dejar fuera de combate al británico, pero se salvó gracias a la llegada de Dreadnought que destrozó al navío de Churruca. En su derrota, el Bellerophon encontró al Monarca, ya rendido con 250 bajas a bordo y herido su comandante Argumosa, al que envió una dotación de presa. El Aigle, se rendiría finalmente al Defiance como veremos después. El Bellerophon sufrió por su parte 150 bajas.

Por el abordaie del Aigle y Bellerophon quedó descubierta la popa del Bahama mandado por Alcalá Galiano, circunstancia aprovechada por el Colossus, comandante Morris, sexto de la columna de Collingwood, para situarse cerca de la aleta de estribor del Bahama, tras haber intercambiado un fuego muy vivo con los franceses SwiftSure y Argonaute; colisionó con este último, permaneciendo ambos navíos en esta situación durante media hora en combate sangriento que costó una grave herida al capitán de navío Morris. Viendo Alcalá Galiano que era mucho el destrozo que ocasionaba la ventajosa posición del Colossus, ordenó arribar al objeto de presentarle el costado, y el combate continuó. Los dos navíos Bellerophon v Colossus, habían inutilizado toda la maniobra del español, y a las 13.30 caía muerto Alcalá Galiano. El Bahama se rindió al Colossus con 142 bajas abordo y sería conducido a Gibraltar, mientras el Argonaute, muy averiado, con 180 muertos y heridos, lograba regresar a Cádiz. Poco después, el británico Orion, de la columna de Nelson, atacaba al francés SwiftSure con efectos tan desastrosos que se vio en la precisión de arriar la bandera; sería el único de los navíos franceses conducido a Gibraltar, habiendo sufrido 192 bajas.

El séptimo navío de la columna de Collingwood que entró en combate fue el Achilles, arrumbado para pasar por la popa del Montañés y el San Ildefonso. A las 13 horas se aproximó al Montañés por su aleta de babor haciendo un fuego muy vivo, por lo que el español trató de orzar todo lo que pudo para presentarle el costado; no lo consiguió y así arribó un poco, maniobra que permitió al Achilles cortar la popa del español muy cerca, haciendo un fuego terrible, al que procuraba contestar el Montañés; en esta descarga murió su comandante Alcedo. A continuación. el navío británico se puso por el través de estribor del español y continuó el cañoneo entre ambos. A la vista de la situación, el teniente de navío Rubalcava, que había tomado el mando, ordenó arribar para remediar las averías más precisas, aprovechando que el Achilles había abandonado el costado del Montañés y se dedicaba a combatir con el Argonauta español. Al finalizar el combate, el Montañés logró unirse al escuadrón de Gravina y regresar a Cádiz con tan sólo 49 bajas a bordo, pero muy dañado.

A las 13.30, el Achilles inició el ataque al Argonauta del capitán de navío Pareja. Durante una hora se intercambiaron descargas, siendo apoyado el *Argonauta* por el francés *Achille*, capitán de navío Deniéport, situándose por la banda de babor del británico. Hacia las 14.30, Pareja caía herido cuando tenía 300 bajas a bordo y poco después arriaba la bandera. Se fue a pique el 30 de octubre cuando era conducido a Gibraltar. El francés *Achille* abandonó el costado del británico *Achilles*, mientras que el también francés *Berwick*, capitán de navío Camas, ocupaba el lugar que había dejado el español *Argonauta*. Tras media hora de cañoneo y muerto el comandante, el *Berwick* arrió la bandera. El día 27 naufragaba en la costa habiendo sufrido más de 300 bajas.

La columna de barlovento

La columna británica de barlovento encabezada por el Victory, insignia de Nelson, tras llegar a la altura del navío francés Héros, y desfilando de vuelta encontrada a cierta distancia, se dirigía al mediodía a cortar la línea de los aliados entre la popa del Santísima Trinidad y la proa del Bucentaure, comandante Magendie, insignia de Villeneuve, principal objetivo del vicealmirante británico. Para evitarlo, el general Cisneros, que iba a bordo del Trinidad, a las 11.30 había ordenado meter en facha las gavias para acortar en lo posible la distancia al referido navío francés. A las 12.00 abrió un fuego vigoroso y sostenido con las baterías de babor sobre el Victory; por su parte, los Héros, Bucentaure y Redoutable también concentraron sus fuegos contra el insignia inglés. De este modo, Cisneros logró no sólo causar daños apreciables en el Victory, sino también frustrar el intento de Nelson, que se vio obligado a verificar el corte por la popa del Bucentaure y la proa del Redoutable, capitán de navío Lucas. La línea Combinada iba a ser dividida en dos partes: catorce navíos quedaron en la vanguardia mientras los diecinueve restantes permanecerían en la retaguardia. El primer propósito de Nelson había sido conseguido.

Hacia las 12.45 el Victory pasó muy cerca de la popa del Bucentaure, al que disparó su artillería de babor causándole destrozos y pérdida de gente. Casi inmediatamente hizo lo mismo sobre el Redoutable con las baterías de estribor y orzó sobre babor, pero no pudo evitar la colisión con este navío. Tras soportar también el fuego del Neptune francés, capitán de navío Maistral, el insignia británico permaneció abarloado al Redoutable, con el que entabló un encarnizado combate durante el cual se registraron varias tentativas de asalto mediante trozos de abordaje. En esta disposición proseguiría la acción entre ambos buques, cuando hacia las 13.25, Nelson caía mortalmente herido de un disparo de mosquete procedente de un tirador del Redoutable. Fallecería a 16.40 consciente de la victoria que había obtenido.

En estas críticas circunstancias, el *Victory* fue auxiliado por el *Téméraire*. Este buque abordó al *Redoutable* por la banda de estribor, casi al mismo





Capitán de navío Francisco de Alcedo y Bustamamte, muerto en la acción.



Brigadier Dionisio Alcalá-Galiano comandante del *Bahama*.



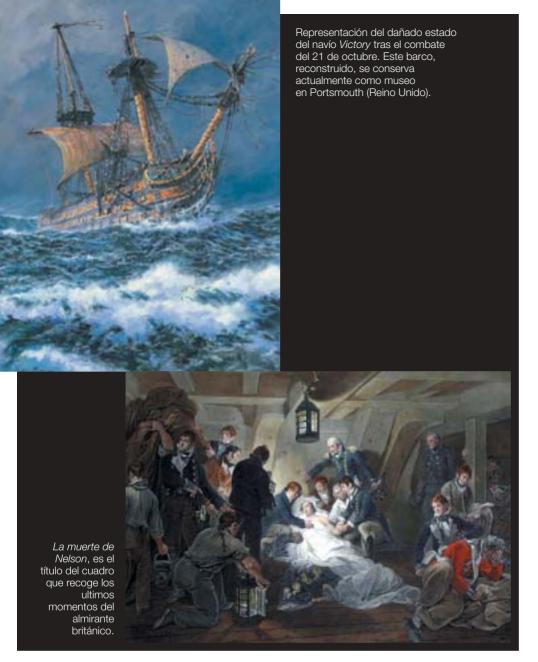
Brigadier Cayetano Valdés y de Florez comandante del navío *Neptuno*.

tiempo que por babor este último navío era invadido por un trozo de abordaje del *Victory*, ataque finalmente rechazado por los franceses con fuertes pérdidas del enemigo. A bordo del *Redoutable* se declaró un incendio, y poco después, el *Fougueux*, que venía de combatir con el *Belleisle* y el *Mars* de la columna de Collingwood, se abarloaba al costado de estribor del *Téméraire*, pero destrozado por el fuego del británico, el recién llegado tuvo que arriar la bandera con su comandante Baudouin muerto.

Gravemente herido Lucas, se veía obligado a rendirse también al *Téméraire* a las 14.20, quedando el *Redoutable* completamente desmantelado; se hundió al día siguiente resultando 580 hombres muertos o ahogados. El *Victory*, también desarbolado, puso rumbo al NE; había perdido a su almirante y sufrido casi 160 bajas en la dotación. El *Téméraire* había

tenido 123 muertos y heridos y múltiples averías. El *Fougueux* con la dotación de presa del *Téméraire* naufragó en la costa gaditana la madrugada del 22 de octubre; perecieron alrededor de 600 hombres de su dotación en el combate y el naufragio.

A partir de las 14.00 horas, el británico Neptune, seguido del Leviathan y el Conqueror, tras cañonear vivamente y de cerca la popa del Bucentaure, siguieron diferentes derrotas. El Neptune se acercaba al costado de estribor del Trinidad e inmediatamente comenzó la acción entre ellos. Mientras, el Conqueror a las 13.45 lograba la rendición del Bucentaure, desarbolado y con muchas bajas abordo; Villeneuve fue hecho prisionero, siendo trasladado al Mars. El Bucentaure sería represado al día siguiente pero naufragó en la entrada de Cádiz. Por lo que respecta al Leviathan procedió a atacar al Neptune francés.



Una vez lograda la rendición del Bucentaure, el Conqueror se unió al Neptune británico para cañonear con un fuego incesante desde todas las posiciones al Trinidad, que se mantenía en defensa desesperada hasta quedar arrasado de casi todos los palos. Al observar el general Cisneros que el Bucentaure estaba rendido, a eso de las 15.00 horas intentó forzar la vela en lo posible, a pesar del mal estado en que ya se encontraba la maniobra del Trinidad, tanto para separarse del Bucentaure, que se venía encima del español, como para alejarse del fuego y poder reparar las averías con la idea de reemprender el combate; pero el viento flojo no le permitió incrementar la distancia, al paso que aumentaban las bajas y las averías. Probablemente en este momento llegó el navío británico Africa, que se unió a los anteriores. Con Cisneros herido, el Trinidad se rindió pasadas las 17.00 horas, para hundirse el día 24. Sufrió en el combate 313 bajas, y varios centenares quedaron contusos.

El centro de línea franco española se debatía abrumado por la superioridad numérica y de fuegos de los británicos. El contralmirante Dumanoir, que recordemos estaba al mando de la vanguardia de la formación aliada, fue requerido por Villeneuve a partir de las 13.15 para que virase y acudiese al fuego en auxilio de sus compañeros. Al observar Villeneuve que la formación de Dumanoir proseguía imperturbable a rumbo, ordenó directamente a la vanguardia invertir el rumbo simultáneamente. El Formidable, insignia de Dumanoir, seguido por los navíos franceses Duguay-Trouin, Mont-Blanc y Scipion, viraron para quedar a barlovento de los navíos que combatían. Prosiguieron su derrota hacia el Sur abandonando el combate, pero el 4 de noviembre, un escuadrón británico al mando del comodoro Strachan interceptó y apresó a Dumanoir y sus 4 navíos tras cruento combate sobre el cabo Ortegal.

Cuando el capitán de navío Hardy vio desde el desmantelado *Victory* que diez navíos de la vanguardia aliada viraban hacia el Sur en socorro de sus compañeros del centro, ordenó por señal a los buques británicos orzasen para arrumbar al Norte y batir la nueva amenaza, con el doble objeto de proteger los navíos propios aboyados y evitar que las presas francoespañolas fuesen socorridas por el enemigo. Siete navíos

vieron y obedecieron la señal, adoptando una desordenada línea de fila elástica aproada al Norte.

Los navíos Intrépide francés y el español Neptuno no habían seguido el ejemplo de Dumanoir y arrumbaban al Sur en socorro del Trinidad y el Bucentaure. El Intrépide, bien mandado por Infernet, atacado por los británicos Africa y Orion se vio obligado a arriar la bandera a las 17.20, con cerca de 300 bajas y el navío tan destrozado que los ingleses se vieron precisados a quemarlo el 24 de octubre. El Neptuno, al mando de Valdés, trabó vigoroso combate con los navíos Minotaur y Spartiate, hasta que desmantelado, con el comandante herido, se vio obligado a rendirse a las 17.10. El navío español fue represado el día 23, pero naufragaría en la madrugada del 24 sobre la costa de El Puerto de Santa María.

Del mismo modo que el Intrépide y el Neptuno, el español San Agustín, al mando del capitán de navío Jado Cagigal y en cabeza de la escuadra del centro, acudió en socorro de los compañeros que tenía por la popa, pero fue interceptado por el Leviathan, que lo atacó y abordó. El San Agustín recibía también las descargas de otros tres navíos británicos; tuvo que rendirse cuando sus bajas ascendían a 380 hombres, entre ellos su comandante herido. Fue volado por los británicos el 30 de octubre. Al San Agustín seguía el francés Héros que viró en redondo como la división de Dumanoir pero se sotaventó. También pertenecían a esta división los navíos españoles Rayo y San Francisco de Asís. Tras intercambiar disparos con la línea británica lograron reunirse con el Príncipe de Asturias de Gravina y fondear en Cádiz habiendo sufrido pocas bajas.

En la retaquardia se rompió el fuego a las 12.15 sobre los siete navíos de cola de la columna de Collingwood, que cargaban con fuerza de vela sobre la retaquardia aliada constituida por la escuadra de Observación de Gravina. El primero en combatir fue el Revenge, que abrió fuego sobre el San Ildefonso y el Achille francés: a éstos se unió el Príncipe de Asturias. insignia de Gravina. Los tres navíos aliados sometieron a un duro castigo al británico hasta la llegada del Defiance, el cual, tras cañonear al Berwick, se interpuso entre el Revenge y el Príncipe, y facilitó al británico que dejase completamente desarbolado al Achille francés, el cual empezó a sotaventarse. A continuación el Revenge atacó al Aigle, y poco después el Defiance se unió al ataque, consiguiendo que el Aigle arriase la bandera; no obstante, el día 22 su dotación retomó el control del navío y pudo regresar Cádiz, pero naufragaría el 26 de octubre sobre la costa. Su comandante Gourrège resultó gravemente herido (fallecería el día 27 de octubre); en total sufrió alrededor de 300 bajas.

El francés Achille había sido cañoneado sucesivamente por el Achilles británico, Belleisle, Swiftsure, Polyphemus y, finalmente por el Prince. Con fuego abordo que no pudo controlar, voló a las 17.45, perdiendo la vida su comandante Deniéport y gran parte de la tripulación, no obstante los esfuerzos de los ingleses por salvarla. El San Ildefonso, al mando del capitán de navío Vargas, fue combatido por dos navíos británicos hasta que se puso a su costado el Defence, el cual, tras una hora de duelo artillero, consiguió la rendición del español cuando tenía el comandante herido y 160 bajas a bordo. Sería llevado a Gibraltar.

El Príncipe de Asturias, en la cola de la escuadra combinada, rompió el fuego a las 12.20 primero contra el Revenge, como dijimos, y luego contra el Defiance que intentaba cortar la línea, pero al no lograrlo quedó batiendo a la insignia de Gravina por la amura de babor del español junto con el Thunderer de Stockham, y otros que seguían al primero. A las 14.30 el Prince se acercó por la aleta de babor del Principe de Asturias y descargó sobre su popa a tiro de metralla todos sus fuegos resultando herido el general Gravina, y destruida la jarcia de los palos. Por esta causa, el Príncipe arribó al Nordeste para contestarle y fue de nuevo atacado por el Revenge y el Defiance. Pasadas las 15.00 horas se apreció que el navío Argonauta estaba sin bandera y no hacía fuego a otro que lo batía, por lo cual Escaño, que había sucedido a Gravina, se acercó para protegerlo. Entonces el Príncipe recibió dos descargas del Prince inglés, momento en que cayó herido el jefe del Estado Mayor, Escaño, pero una vez curado retomó el mando.

El navío San Juan Nepomuceno, tras cañonearse con el Defiance, en su progresión hacia el Norte a las 13.50 alcanzó al Bellerophon en su popa con una certera andanada, pero fue socorrido por el Dreadnought del capitán de navío Conn, que tenía fama en la Marina británica de ser el navío más eficaz en el empleo de la artillería. El San Juan sería atacado por Conn casi impunemente durante más de un cuarto de hora. Su comandante, el brigadier Churruca recibió un impacto de bala que le derribó sobre el alcázar; aunque se negó a ser retirado; ya moribundo tuvo al fin que resignar el mando. Pasadas las 16.00, el navío español que se hallaba destrozado con el comandante, segundo y 126 hombres muertos y 147 heridos, tuvo que arriar la bandera tras varias andanadas del Tonnant, recién llegado de su combate con el Algésiras. El San Juan sería conducido a Gibraltar.

El Príncipe había continuado el fuego, siendo socorrido por el francés Neptune y el San Justo, y después el San Leandro, hasta que habiendo cesado la acción a las 17.30, la fragata Thémis lo tomó a remolque. En este momento se fueron incorporando los navíos españoles Rayo, Montañés, San Francisco de Asís, San Justo y San Leandro, y los franceses Indomptable, Argonaute y Pluton. Lograron fondear en Rota, y poco después lo hacían los franceses Héros, Algésiras y Bucentaure.

José Ignacio González-Aller Hierro Contralmirante (R) Autor del Corpus Documental «La Campaña de Trafalgar (1804-1805)»

NAVÍO DE LÍNEA MONTAÑÉS

(1794 - 1810)

arqueo de 1.499 toneladas.

ONSTRUIDO en Ferrol en 1792 fue otro de los ildefonsinos. Botado el 14 de mayo de 1794 con eslora de 194 pies, quilla limpia 169 pies, y 6 pulgadas, manga 51 pies, plan 28, puntal 25 pies y 6 pulgadas, calando a popa 24 pies y 7 pulgadas y a proa 23 pies y 3 pulgadas. Su

La primera batería montaba 28 cañones de a 24 libras, la segunda 30 de a 18 y 16 piezas de a 8 libras en el alcázar y castillo.

Durante las pruebas de mar, en competencia con el *Monarca*, demostró ser muy velero,

con gran maniobrabilidad y estabilidad por lo que se determinó que todos los navíos de 74 cañones que se construyesen debían ceñirse a los planos y características del *Montañés*.

Con él se alcanzo la máxima perfección en la construcción naval española y fue el mejor navío de línea de todos los enfrentados en el combate de Trafalgar.

En este combate formaba en la escuadra de Observación de Federico Gravina, en la que ocupaba el puesto cuarto de la segunda división.

Iniciada la acción, al mediodía el *Montañ*és abrió el fuego contra el *Bellerophon*, interrumpiéndolo al interponerse dos franceses, al tiempo que era atacado por el *Achilles* por su aleta de babor a muy corta distancia con un fuego muy intenso. En esta descarga fue alcanzado el comandante, habiendo muerto anteriormente el segundo y el tercer Con importantes daños, embarcando aqua y con la caña del timón partida, el *Montañ*és se zafó del *Achilles* y

fue a reunirse con el Príncipe de Asturias con el que alcanzó el placer de Rota donde fondeó.

Participó en la represa del Santa Ana y del Neptuno y regresó a Cádiz.

Reparado en La Carraca participó en algunas acciones de la Guerra de la Independencia y el 7 de marzo de 1810 estando fondeado rompió todos los cables a consecuencia de un temporal yendo a varar en la costa enemiga donde fue parcialmente incendiado por los franceses.

NAVÍO DE LÍNEA SAN ILDEFONSO (1785-1805)

Comandante, Brigadier Don José Ramón de Vargas Varáez y Vargas

N 1784 el brigadier ingeniero general José Joaquín Romero y Fernández de Langa recibió el encargo de diseñar y trabajar un plano de un navío del porte de 74 cañones que debía ser muy velero. Informado favorablemente por el jefe de escuadra José de Mazarredo fue puesto en construcción bajo la dirección del citado ingeniero, en Cartagena con el nombre de San Ildefonso. Botado el 22 de enero de 1785 resultó un buque de 190 pies de Burgos de eslora, 52 de manga, puntal 25 pies, calado a popa 24 pies y 4 pulgadas, a proa 22 pies y 10 pulgadas, arqueo 1.815 toneladas. Montaba 28 cañones de a 24, 30 de a 18

libras, 16 de a 8 y dos pedreros de a 4 libras.

En sus pruebas de mar demostró ser un barco de buen gobierno, respondiendo pronto al timón, con gran aguante de vela y con balances y cabeceos suaves que permitían el empleo de la batería baja aún con las mayores escoras.

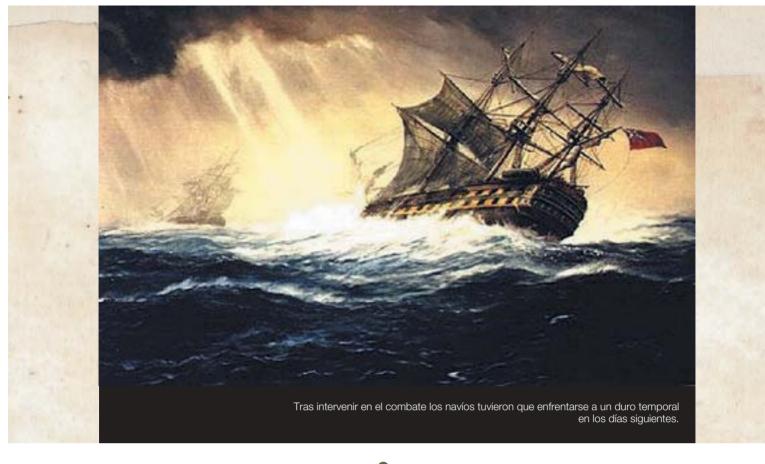
Su calidad lo convirtió en modelo de una serie de siete, los ildefonsinos, que con sus mismos gálibos se construyeron en Ferrol, Cartagena, y La Habana entre 1786 y 1794.

En Trafalgar ocupó la quinta posición de la primera división de la escuadra de Observación y tras la orden de virar por redondo quedó en segunda posición .El San Ildefonso recibió el fuego del Achille y del Revenge ingleses, después de los Defiance y Thunderer, a los que el español causó también importantes daños. Más tarde el Defence lo desarboló y realizó numerosos impactos a la lumbre del agua. Salvado y marinado por el Defence fue conducido a Gibraltar, reparado y llevado a Gran Bretaña, donde, conservando su nombre, fue buque de recepciones en Portsmouth hasta su desguace en 1816.





Comandante, Capitán de Navío



del víctimas del temporal

OS diez días posteriores a la batalla de Trafalgar fueron más dramáticos y durante los mismos se produjeron más bajas que en el propio combate. Un tremendo temporal hizo que once de los 17 navíos españoles y franceses apresados por los británicos, más tres que va se encontraban a salvo pero intentaron auxiliarlos, acabaran naufragando. Durante esas jornadas y a lo largo de sesenta millas de costa, desde Barbate a Doñana, las playas quedaron sembradas de cuerpos y despojos de buques arrojados por la mar. El auxilio prestado a los náufragos por las tropas de guarnición en la costa y las atenciones a los heridos por parte de la población local, sin discriminación de banderas, fueron dignas de elogio.

Este patético epílogo comenzaba sobre las seis de la tarde del 21 de octubre, cuando la voladura del navío francés *Achille*, incendiado por los

disparos del *Prince*, marcó el fin del combate. Perecieron 480 de sus casi 800 hombres y fue el único buque perdido realmente en el combate del que, no obstante, ambas flotas salieron muy dañadas.

La bajada de los barómetros, el viento cambiante a OSO y el horizonte tomado eran ya a esa hora evidencia de que el fortísimo temporal augurado desde hacia días no tardaría en echarse encima. Tal vez por ello, Gravina, en vista a lo resuelto del combate, optó por buscar lo antes posible refugio en la bahía gaditana con cuantos buques no habían caído en poder enemigo. Tras ordenar reunión y encabezando una columna con los españoles *Príncipe de Asturias*, *San Leandro*, *San Justo*, *Rayo*, *San Francisco de Asís y Montañés*, los franceses *Neptune*, *Pluton*, *Imdomptable*, *Argonaute* y *Heros* y las cinco fragatas galas, se dirigió en demanda de Cádiz, donde arribaba a primeras horas de la madrugada siguiente.

Por su parte, el almirante Dumanoir, que había evitado entrar en la acción, se retiraba poniendo rumbo al sur con los navíos, *Formidable*, *Scipion*, *Duguay-Truain* y *Mont-Blanc*.

Para los ingleses la opción era bien distinta. Sólo tenían dos alternativas, o fondear como había sugerido Nelson a Collingwood antes de morir, o abrirse a la mar e intentar afrontar el temporal junto con sus presas. Mucho se le ha echado en cara a Collingwood el haber hecho caso omiso a la indicación de Nelson, pero si sus buques se encontraban sobre fondos profundos el fondeo era inviable. Le resultaba además muy peligroso, atardeciendo y con el fuerte viento que comenzaba a entrar, el aproximarse a la costa en busca de menos agua. La determinación final de Collingwood de abrirse a la mar parece pues acertada, y seguramente fue la clave de que los ingleses no perdieran ningún buque propio en el temporal, a pesar de que las consecuencias fueron dramáticas para la mayor parte de los navíos españoles y franceses apresados.

Con el aparejo desmantelado, las estructuras dañadas por multitud de impactos y unas dotaciones diezmadas en el combate, estos últimos buques quedaron a su suerte y sus ocupantes, incluidos los ingleses de presa, protagonizaron un desesperado intento por sobrevivir. Un verdadero calvario, también experimentado por los buques que intentaron auxiliarles, que se resume en el siguiente diario.

Día 22 de octubre. El temporal arrecia según avanza la jornada, en la que se pierden los navíos franceses Fougueux y Redoutable.

El Fougueux: se había rendido al británico Temeraire que le envió una dotación de presa de 30 hombres para su custodia y marineo en bandola (aparejo improvisado). Al ocaso del día 21 la fragata inglesa Phoebe lo tomó a remolque, viéndose arrastrada por el navío hacia la costa durante la noche. En un momento faltó el remolque, haciendo la oscuridad y el viento imposible la recuperación . Sin gobierno y a la deriva el Fougueux toco fondo al clarear el día y quedó varado en 10 metros de agua a media milla de la playa, entre Sancti Petri y Torregorda.

Durante la mañana, el oleaje deshace totalmente el buque francés. Algunos hombres intentan ganar la orilla a nado pero tan solo dieciocho lo consiguen; son socorridos por una patrulla del Regimiento de Caballería *Farnesio*. El *Orion*, que se aproxima al lugar del naufragio, consigue rescatar a otros cuantos; el resto, cerca de 600 hombres entre ellos los ingleses, perecen.

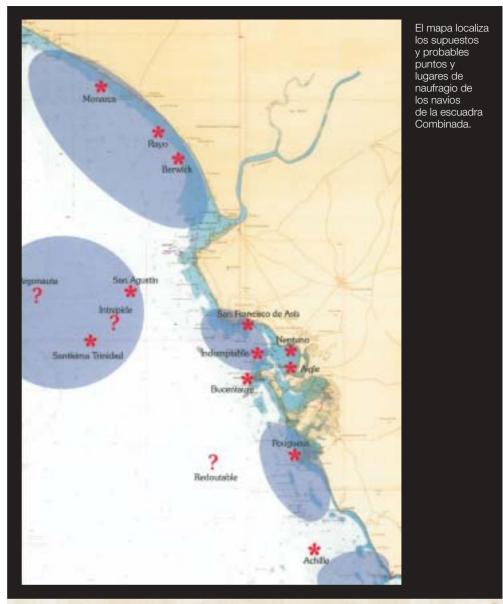
Todavía se pueden contemplar gran cantidad de restos (más de una veintena de cañones, proyectiles concrecionados, una gran ancla, maderas de la estructura...) que conforman su pecio.

El navío *Redoutable*: había destacado en el combate por el buen adiestramiento y valentía de su dotación. Acolchado finalmente entre el *Victory* y el *Temeraire* que lo castigaron en extremo, desarbolándole y produciéndole gran número de bajas, se rindió. A remolque del navío *Swifsure*, inesperadamente se va a pique durante la noche del 22. Tan solo 169 de sus 750 hombres lograron salvarse.

Se desconoce el lugar del naufragio, pero posiblemente sus restos posen en algún sitio, a unas 4 a 5 millas al oeste de cabo Roche.

Día 23 de octubre. Por la mañana amaina el temporal, arreciando por la tarde con fuertes chubascos al anochecer. Son liberados los navíos españoles Santa Ana y Neptuno, encallando este último. Se va a pique el francés Bucentaure.

Forzado por el temporal, el grueso de la escuadra inglesa y algunos de los navíos capturados se encuentran a la vista de Cádiz. Ello motiva que, a pesar de la dificultad para salir, el mayor general Escaño ordene alistar cuantos buques españoles y





franceses estuvieran disponibles para auxiliar a los navíos desmantelados y traerlos a puerto, y al mismo tiempo hostilizar al enemigo. A las once dan a la vela los navíos *Rayo*, *Asís* y *Montañés* y los galos *Pluton*, *Neptune* e *Imdoptable*, cuatro fragatas y dos bergantines. Ante la proximidad de esta flotilla las dotaciones de presa inglesas del *Santa Ana* y del *Neptuno*, se entregan a los españoles. El *Santa Ana*, remolcado por la fragata *Themis* entra en la rada del puerto sin dificultad.

Por su parte, el *Neptuno*, muy desmantelado, se había rendido al *Minotaur* que le envió una dotación de presa de 60 hombres y lo tomó a remolque en la tarde del 22 para separarlo de la costa. Al ocaso, bastante alejados ya de tierra, el navío ingles se vio forzado a largar el remolque por el fuerte viento.

nado. Ya entrada la mañana y en embarcación improvisada logran salvarse 200 individuos. Durante todo día siguiente tropas del Regimiento Zaragoza, con gentes del lugar, intentan la aproximación al buque en embarcaciones a remo, mas la rompiente las hace voltear causando algunos ahogados. Fracasados estos intentos, desde abordo se recurre a atar un cabo a la pata de un cerdo, lanzándole al agua. El animal no tarda en alcanzar tierra firme y se monta un andarivel a través del cual, entre esa noche y el día siguiente, el *Neptuno* es evacuado. A los pocos días el casco queda totalmente deshecho.

En trabajos posteriores se recuperó casi toda la artillería y utillaje del buque. Su pecio está en unas eslingas rocosas en ocho metros de agua a unos

Día 24 de octubre. El temporal se muestra extremadamente violento toda la jornada, causando la pérdida de los navíos Asís, Santísima Trinidad, Rayo e Intrepide.

El San Francisco de Asís, muy poco dañado en el combate y retirado a Cádiz, se unía el 23 a la flotilla de auxilio. Debido al viento, precisó picar los cables para levar anclas. Tras participar en la liberación del Santa Ana y el Neptuno, de regreso se vio apurado para tomar fondo firme, haciéndolo peligrosamente en rocas muy próximo al bajo del Diamante. Al arreciar el temporal durante el atardecer, refuerza el fondeo largando su última ancla, la llamada de la esperanza, y arriando todo el cable posible, lo que hace que el buque acorte su distancia al bajo.

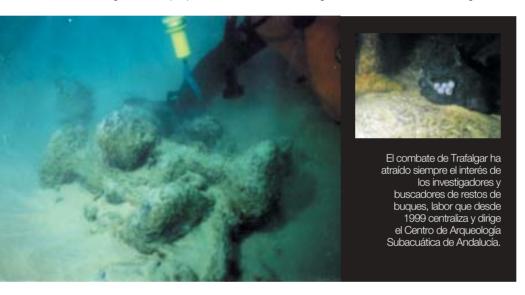
Sobre las 3:30 de la madrugada del 24 le falta el fondeo y comienza a abatir hacia el Diamante. En un intento desesperado intenta virar en redondo por estribor con tan solo el foque, pero ya es tarde, la maniobra queda inacabada y el Asís toca en el bajo, y se clava. Picando los palos y largando cañones se consigue librar, pero falto de fondeo y aparejo, va a encallar de proa en la playa próxima a la punta del Salado. Al tratarse de un lugar arenoso aplacerado, la labor del rescate se ve facilitada. Apoyado desde tierra por el Regimiento de Zaragoza, que está socorriendo al Neptuno, con ayuda de un barril larga un cabo con el que se monta un andarivel por donde desembarca la gente. En la madrugada del 26 no queda nadie a bordo. En pocos días el casco se deshace por completo, con tan solo la estructura de proa velando del aqua.

El lugar del naufragio es la conocida hoy en día como la playa del Almirante, dentro del recinto de la Base Naval de Rota. No hay constancia de que queden restos visibles de este buque.

El Santísima Trinidad: la pieza mas codiciada por Nelson, quedó totalmente destrozado y con 300 bajas en el combate al recibir el ataque de numerosos buques británicos. Por su parte, fue uno de los navíos que más daños causó al Victory. Desarbolado, sin gente viva en cubierta y poca para manejar las piezas que aún estaban servibles, pasadas las cuatro de la tarde del día 21, se rindió al Prince.

Con la intención de cumplir el deseo de Nelson de llevarlo a Inglaterra, esa misma tarde, el *Prince* y el *Neptune* intentaron el remolque, pero temiendo su hundimiento los ingleses comenzaron a evacuarlo. No obstante, durante tres días y dos noches las bombas de achique no cesaron de trabajar. Al mediodía del 24, y sin tiempo para sacar a unos 80 heridos y mutilados todavía en el interior, se va rápidamente a pique.

El lugar del naufragio del *Trinidad* sigue siendo una incógnita. Fuentes documentales apuntan a que se perdió entre 7 u 8 leguas al sur de Cádiz. Otras fuentes hablan de 25 o 28 millas, esto es, a la altura



Durante la noche el temporal ocasionó el desplome del palo mayor sobre la toldilla aplastando a varios hombres. A las tres de la madrugada del 23, el *Neptuno* fondea en 30 brazas y a unas dos leguas al SO de Cádiz. Esa mañana, viendo el oficial ingles aproximarse a la flotilla de auxilio, ordena picar el fondeo para buscar amparo en sus propios buques pero siendo inútil la huida se rinde.

Navegando en bandola, el *Neptuno* pone rumbo a puerto. Durante un tiempo la fragata *Hortense* le presta remolque, pero pronto desiste por la rotura de su cabrestante. Ya en la tarde, consigue fondear próximo al Puerto de Santa María. Debido a la rudeza del temporal, durante la noche pierde las dos anclas y se ve arrastrado hacia la costa. Dos horas más tarde, encalla de través en los arrecifes de piedra al oeste del castillo de Santa Catalina del Puerto, quedando escorado sobre el costado babor y a unos cien metros de tierra. La rompiente es tan fuerte que una veintena de hombres perecen ahogados al intentar ganar la costa a

cincuenta al oeste de castillo de Santa Catalina, aunque poco queda de sus restos.

El Bucentaure: insignia de Villeneuve, se había rendido al Conqueror. Una dotación de presa inglesa marinéa el buque a remolque. El día 22 los ingleses pierden la captura, lo que aprovecha la dotación francesa para reducir a sus guardianes. Al anochecer conseguía llegar a Cádiz y fondear próximos al islote de San Sebastián. En la madrugada del 23, el fuerte viento del SO lo hace derivar. Toca con el bajo de la Punta del Nao donde pierde el timón, pero logra hacerse firme de nuevo en la bocana de La Caleta. A las 7:00 solicita auxilio a cañonazos. El Imdomptable envía sus embarcaciones y recoge a 500 franceses, y a los 80 británicos de la dotación de presa, llevándoselos a bordo. A las 15.30, el Bucentaure se va a pique sin víctimas.

En el veril de los diez metros al norte del castillo de San Sebastián, sobre un fondo de lodo, todavía se ven algunos cañones muy concrecionados y otros vestigios del naufragio. de la ensenada de Barbate, más al sur del propio cabo de Trafalgar. Abundando en esta teoría, en 1982 se extrajeron de unos restos próximos a la playa de Barbate dos cañones que actualmente jalonan la entrada del Panteón de Marinos Ilustres en San Fernando y en cuya placa reza: «Cañón de la artillería de 36 libras del navío Santísima Trinidad...».

Sin embargo, otro documento de 30 de octubre de 1805, dice: «... Se han hallado en la Costa de Castilla cuatro pedazos de un costado del navío *Trinidad*, pintado a fajas encarnadas y negras desde el plan de la 2ª batería hasta la 4ª, y en ellos, desde 18 a 20 cañones embragados...». El lugar conocido como la Costa de Castilla no es otro que las playas de Doñana en Huelva. Por muy fuertes que fueran las corrientes, resultaría difícil que en tan sólo seis días tan grandes restos pudieran llegar allí desde Barbate. Es más probable que el lugar del naufragio no distara más de unas 20 millas al SO de dicha playa.

El Rayo: era, con sus 56 años, el navío más viejo en el combate. Sufrió serias averías, además de cuatro muertos y catorce heridos, retirándose hacia Cádiz tras la lucha en conserva con los San Agustín y Pluton y fondeando en el placer de Rota en la madrugada del 22.

Su comandante, Macdonell, recibió la orden de Escaño de organizar el escuadrón que logró liberar al Santa Ana y al Neptuno, pero en realidad, el Rayo no logró unirse el día 23 al grupo de auxilio porque, muy dañado, viejo y azotado por el recio temporal del SO, tuvo mucha dificultad para levar el ancla y hacerse a la vela. En esa maniobra rompió el cabrestante, ocasionando cuatro muertos y dieciséis heridos, teniendo que picar el cable de fondeo. Empleó todo el día en intentar seguir al Pluton sin conseguir lo, alejándose, por el contrario, cada vez más de Cádiz. Ya entrada la noche intentó tomar rizos, pero al no conseguirlo se vinieron abajo el mastelero y la verga del velacho llevándose media cofa del trinquete. Procurando no verse arrojado contra la costa, a media noche, y aproximadamente a la altura de Chipiona, perdió el mastelero de la mayor. Poco después, en vista a que solo había cuatro brazas de agua, largó la cuarta y última ancla en la confianza de agarrar el buque.

Fondeado a tres leguas al oeste de Sanlúcar, al clarear el día se descubre rodeado de enemigos. El Donnegal se sitúa a tiro de fusil por la proa y el Leviathan por popa. Difícilmente les puede hacer frente a la vez, con la mayor parte de la artillería inutilizada, fondeados y a merced de una mar gruesa la lucha es inútil. Al medio día el navío español se rinde a los dos navíos británicos. Una dotación de presa del Donnegal sube a bordo, pica el fondeo y durante un tiempo lo toma a remolque, más la fuerza del viento y la mar hacen que se rompa el cable. El Rayo, a la deriva, abate hacia el NNE. Al atardecer toca fondo

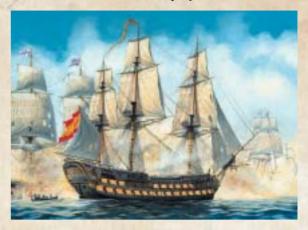
NAVÍO DE LÍNEA ARGONAUTA

(1798-1805)

Comandante, Capitán de Navío Don Antonio José Pareja y Serrano de León

Gemelo del anterior y como aquel construido en Ferrol en 1796 de acuerdo con los planos y criterios de Julián Martín de Retamosa, fue el último navío de línea construido en España durante el siglo XVIII y, sin duda, el mejor de todos.

En la acción de cabo Trafalgar, el Argonauta ocupaba inicialmente el segundo puesto de la segunda división de la escuadra de Observación de Gravina. Tras la virada por redondo a un tiempo quedó en quinta posición de la nueva retaguardia, con el francés de igual



nombre por la amura de babor y el San Ildefonso a popa, lo que le obligó a abrir el fuego con retraso.

Durante mas de dos horas se batió con el *Achille* y otros dos navíos británicos con el resultado final de tener la artillería del alcázar y toldilla desmontada, la maniobra destruida, los palos acribillados y sin obenques, sin gobierno por pérdida del timón, haciendo agua por los numerosos impactos a flor de agua y con unas trescientas bajas, entre las que se encontraba el comandante. En esta situación el capitán de navío Pareja, de acuerdo con la junta de oficiales, autorizó el arriado de la bandera. El 30 de octubre, ante la mala situación del navío que no podía sostenerse fondeado, el *Argonauta* fue hundido por el *Ajax*, tras rescatar a la dotación.

NAVÍO DE LÍNEA SAN JUAN NEPOMUCENO

(1766-1805) PAG.41

Comandante, Brigadier Don Cosme Damián Churruca y de Elorza

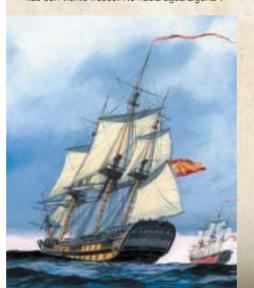
Del porte de 74 cañones, su construcción fue contratada al astillero de Guarnizo en junio de 1763.

Bajo la dirección del ingeniero Juan Bautista Donesteve y siguiendo el «sistema inglés», propuesto y mejorado por Jorge Juan, fue puesta su quilla el 19 de junio de 1765. Estando en grada, su proyecto fue modificado por el ingeniero francés Gautier, sustituto de Juan, como director general de Construcciones y Carenas.

Fue botado el 18 de octubre de 1766 con unas dimensiones de quilla limpia de 173 pies de Burgos, eslora 196 pies 4 pulgadas, manga 51 pies y 4 pulgadas, puntal 25 pies y una pulgada, plan 25 pies y 8 pulgadas, calado a popa 24 pies y 7 pulgadas, a proa 22 pies y 5 pulgadas, lastre 8.780 quintales y desplazamiento 2.982 toneladas.

Montaba 28 cañones de a 24 libras, 30 de a 18, 16 de a 8 libras en el alcázar y el castillo.

El informe rendido de sus pruebas de mar señala que «gobernaba bien de todos modos, era muy descansado a la cabezada y balances, no trabajaba por sus palos y jarcias. Su mayor andar a popa fueron 6 millas con viento fresco. No hacía agua alguna».



En la escuadra Combinada el San Juan Nepomuceno ocupaba el puesto 1 de la primera división de la escuadra de Observación de Gravina.

Cuando Villeneuve da la orden de virar por redondo a un tiempo, el navío de Churruca queda en el último lugar de la línea de batalla.

En esta posición fue atacado sucesivamente por el Bellerophon, el Dreadnought, el Defiance, el Belleside y el Tonnant.

Tras cuatro horas de combate, con el comandante, el segundo, dos oficiales muertos y 397 bajas, sin gobierno por rotura del timón, desarbolado de palos y maniobra, con quince piezas desmontadas y con varios balazos a flor de agua el San Juan Nepomuceno se rindió al Dreadnought.

Remolcado por este hasta Gibraltar, fue reparado allí y rebautizado, primero, *HMS Berwick* y después *HMS San Juan*, sirviendo en la colonia hasta su subasta y desguace en 1818.

en 25 varas de agua, a la altura de la torre Carbonera, y a dos leguas al norte de Sanlúcar. En el naufragio se ahogaron algunos hombres, mas los restantes, incluidos los ingleses, lograron ponerse a salvo. En la mañana del 31 la fragata *Naiad* prende fuego a los restos del *Rayo*.

Recientemente la prensa local comentó que unos buceadores habían localizado unos restos que podían ser de este navío. El pecio va a ser investigado por los arqueólogos del Centro de Arqueología Subacuáticas de la Junta de Andalucía.

Al anochecer del día 24, sobre el horizonte se vio desde Cádiz la explosión de un buque que demoraba al NO. No he hallado documento cierto de su identidad, no obstante, es muy posible que se tratara del navío francés *Intrepide*, apresado el día 21 por el *Orion*, que lo tomó a remolque. Ante la imposibilidad de gobernarlo, el comandante del navío ingles decidió transbordar a los 700 hombres de la dotación francesa y abandonar el navío a su suerte. El 24 el *Britannia* le prendió fuego. No hay constancia de hallazgo que confirme la localización de su pecio.

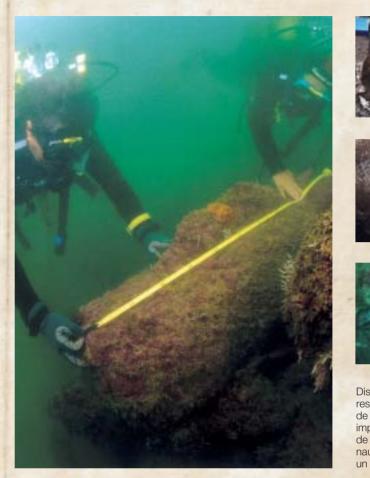
Día 25 de octubre. El temporal mantiene su violencia. Desaparece el navío francés Indomptable.

La suerte que corrió este navío es la más trágica en cuanto al número de víctimas. Muy castigado, logró unirse el 21 por la tarde al grupo que arribó a Cádiz, fondeado próximo al castillo de San Sebastián. A primeras horas del 23 prestó auxilio con sus embarcaciones al Bucentaure, rescatando y llevando a bordo a los 500 hombres de la tripulación y a los 80 de la dotación de presa británica. Esa misma mañana zarpó apresuradamente para unirse a la escuadra de auxilio. Regresó al atardecer para fondear al SO del bajo del Diamante, cercano al Asís. Allí, aquantó durante dos días el temporal hasta que en la noche del 25 le faltan los amarres. A pesar de intentar dar la vela no logra evitar que la marejada lo arroje contra el temido bajo, sin lograr librarse de las rocas. Con el fondo desgarrado y descuartelado por la fuerza de la rompiente, queda completamente deshecho y desaparece de la vista esa misma noche. Poco más de 250 hombres, de los 1.500 que iban abordo, logran alcanzar la costa flotando sobre los restos que llegaron a las playas del Puerto de Santa María.

Probablemente muchos de los vestigios que todavía hoy se pueden observar el los alrededores del Diamante pertenezcan a este navío.

Día 26 de octubre. Continúa el fuerte viento de SE. Vara el navío Aigle.

Este buque francés destacó en combate por el arrojo y valor de su dotación. Tuvo gran número de bajas. Muy dañado, en la tarde del 21 se rinde al



Distintos aspectos del rescate y recuperación de vestigios de los navíos implicados en el combate de Trafalgar y posteriores naufragios. Detalle de un cañón de la época.

Defiance, que envía a bordo a una dotación de presa de 50 hombres a la vez que maniobra para remolcarlo. Durante todo el 22, con viento del SO, ambos buques van pesadamente arribando al NO. Pero esa noche el viento de poniente entra con tal fuerza que obliga al Defiance a largar el remolque. Abandonada la presa a su suerte, la dotación francesa recupera el mando del Aigle. El buque va a la deriva y hace mucha agua durante toda la noche. En la mañana del 23 se ve al Aigle varado en la playa, frente a Torregorda (algunas fuentes lo sitúan frente al ventorrillo de Chato, entre Torregorda y La Cortadura) y solicitando auxilio a cañonazos. Desde Sancti Petri las autoridades intentan enviar lanchas cañoneras, pero el mal tiempo las impide hacerse a la mar.

En la tarde del 25, con la marea alta y aligerado tras largar al agua la batería completa de a 18, consigue librarse de la varada. En bandola navega al ONO. Dos horas después, al atardecer, consigue entrar en la bahía y fondea el ancla que le resta, posiblemente sin darse cuenta de que lo hace en firme de arena y cerca del Diamante. Esa noche el buque comienza a garrear y cae sobre el bajo, donde rompe el timón. A

eso de las 6 de la mañana se libra de las rocas largando el fondeo y, al garete, acaba definitivamente varado a la desembocadura del río San Pedro (playa de Valdelagrana). El lugar es aplacerado y resguardado por lo que resultó fácil la evacuación.

Día 27 de octubre. El temporal remite. Se parlamenta el intercambio de heridos y prisioneros, no obstante los ingleses se mantienen al acecho con órdenes de hundir a cuantos buques capturados no puedan ser remolcados. Vara el navío Berwich.

En la tarde del 21 el *Berwich*, distinguido en la defensa del insignia español *Príncipe de Asturias*, era apresado por el *Achilles*, que lo marinéa durante los días de temporal. Arribando al NNE sobrepasa Cádiz hasta llegar y fondear a la altura de Sanlúcar. La propia dotación francesa cortó los cables de fondeo y quedó a la deriva, hasta que empujado por el temporal, en la tarde del 27 vara en la playa de Arenas Gordas, entre las torres Salabar y Carbonera. El *Donegal* logra salvar parte de la dotación; en tierra se recogen otros71 hombres y alrededor de 200 se ahogan. Posteriormente los británicos queman los restos del *Berwich*.



Día 28 de octubre. Viento del SO calmoso con marejada. Se pierde el Monarca.

Con más de 100 bajas mortales y 150 heridos, haciendo mucha agua y con tres focos de incendio a bordo, el navío Monarca fue capturado en la tarde del 21 por el Bellerophon, que envió una dotación de presa de 55 hombres y lo tomó a remolque. Durante dos días se luchó por mantener el buque a flote, sin impedir que el temporal lo fuera haciendo derivar al norte. El 23, faltó el remolque y el Monarca quedó al garete, arribando al NO. En la tarde del 24, en un receso bonancible se lograron armar bandolas v reparar el dañado timón con la intención de retornar a Cádiz o varar en la costa más próxima, más, acosado por el Leviathan, el buque español se vio forzado a fondear. Tras recuperar a la dotación de presa británica y transbordar a los que pudo de la española, el Leviathan se retiró después de picar los cables de fondeo del buque capturado. Es de suponer que no se le prendió fuego debido a los muchos hombres heridos que quedaban a bordo.

La fuerte marejada y la corriente, arrastraron al *Monarca* hacia la costa norte. El naufragio se produce el día 27 ó 28 en Arenas Gordas, entre la Torre de

la Higuera y el Esperillo, de 6 a 7 leguas de Sanlúcar. La fuerte rompiente dificulta la aproximación de cuantas embarcaciones intentan abarloarse al casco. Por falta de atención fallecen abordo la mayoría de los heridos graves. Días después, el 1 de noviembre la fragata *Naid* incendia los restos del *Monarca*, que vuela poco después.

Día 29 de octubre. Mejora el tiempo y se sosiega la mar. Es volado el San Agustín.

Este navío, otro de los veteranos en Trafalgar (40 años), muy maltrecho y con 180 muertos y 200 heridos, se rindió a las 17.30 del 21 tras cinco horas de agotador combate. 150 ingleses pasaron a su bordo. Estando fondeado, y a causa del fuerte viento, esa noche el navío perdió todos los palos. Hacía tanta agua que los británicos se pusieron a disposición de los españoles para manejar las bombas de achique en el esfuerzo por mantener el buque a flote. Al amanecer del 22, viéndose sin acoso de enemigos, levantó el fondeo y, con dos bandolas y la bodega medio anegada, navegó penosamente en demanda de Cádiz. El temporal le arrastraba, no obstante, hacia la costa por lo que fondeó de nuevo, comenzando a pedir auxilio. En esta situación soportó los días mas duros del temporal. El 27, el Orion y el Leviathan se le aproximaron, comenzando la evacuación. En la tarde del 29 los ingleses prenden fuego al San Agustín, que vuela poco después.

No conocemos referencias de haberse hallado restos de este navío.

Día 30 de octubre. Viento fresco del SSO con mucha cerrazón. Los ingleses echan a pique al español Argonauta.

Tras un duro combate, desmantelado, sin timón, y con 300 bajas, este navío se rindió el día 21, ocupándolo una dotación de presa del *Belleisle*. Durante los días posteriores arribó a poniente para evitar que el temporal les arrastre a la costa. A la altura de Cádiz los ingleses fondearon su presa y procedieron a la evacuación de sus supervivientes, quienes serían posteriormente trasladados a Gibraltar y dejados libres el 31 en Algeciras. Amainado el temporal y ante el temor que los españoles recuperen el navío, los ingleses deciden echarlo a pique. El *Ajax* se abarloa al *Argonauta* y le abre los fondos.

Su pecio se debe encontrar en algún lugar a unas cinco millas entre el sur y suroeste de Cádiz.

La suerte última. Se puede decir que la acción de Trafalgar no culminó hasta el 4 de noviembre, con la captura de los cuatro navíos del contralmirante Dumanoir tras el enfrentamiento frente al cabo Ortegal con la división del comodoro Strachan, cuando se dirigían en demanda de Brest.

Si bien para la Armada española el episodio de Trafalgar supuso la pérdida de diez de los quince navíos con que participó en el combate, sus aliados corrieron peor suerte, ya que ninguno de sus buques regresó a Francia. Los cinco navíos galos que quedaron en Cádiz fueron reparados en el arsenal de La Carraca y avituallados para seis meses, por orden de Godoy. Al mando del contralmirante Rosilly permanecieron allí a la espera de unas ordenes de Napoleón que nunca llegaron, para ser capturados en 1808 por los españoles.

En cuanto a la suerte de los navíos presos por los británicos, algunos llegaron a ocupar un destino prestigioso en la Royal Navy, como el San Ildefonso. Otros tuvieron un fin lamentable, especialmente el Duguay-Trouin, víctima de suspicacias; Rebautizado como HMS Implacable durante cerca de 150 años estuvo expuesto junto al Victory. Tras la GMII, los ingleses en un gesto de amistad, posiblemente mal interpretado por el gobierno del general De Gaulle, ofrecieron su devolución; mas los franceses rechazaron lo que consideraron una ofensa. Por ello en 1949, el Duguay-Trouin fue remolcado ceremoniosamente a un lugar del canal de la Mancha y echado a pique. Pasaba de esta manera a incorporarse en el último puesto de la lista de los navíos de la flota Combinada hundidos por los ingleses tras el combate de Trafalgar.

> Miguel Aragón Fontenla Tcol. de Infantería de Marina

Balance

DIEZ navíos de la escuadra Combinada consiguieron, aunque muy dañados, acabar a buen recaudo en Cádiz (*Príncipe de Asturias*, *Santa Ana*, *Montañés*, *San Justo y San Leandro*, españoles; *Pluton*, *Algésiras*, *Héros*, *Neptune y Argonaute*, franceses), así como las cinco fragatas (*Cornélie*, *Hortense*, *Mercurio*, *Hermione y Themis*) y los dos bergantines (*Furet y Argus*) franceses.

De los ocho navíos apresados por los ingleses, cuatro (*Bahama*, *San Juan Nepomuceno* y *San Ildefonso*, españoles, y *Swiftsure*, francés) fueron conducidos a Gibraltar. Los cuatro de Dumanoir (*Formidable*, *Scipión*, *Duguay-Trouin* y *Mont-Blanc*) a Inglaterra.

Quince navíos se perdieron: Uno en combate (Achille francés), cinco en alta mar (Santísima Trinidad, Argonauta, San Agustín, Intrépide y Redoutable), y nueve deshechos contra la costa (Rayo, Neptuno, Monarca y San Francisco de Asís, Bucentaure, Indomptable, Fougueux, Aigle y Berwich).

los regimientos embarcados







uando una escuadra de la Real Armada se daba a la vela, la guarnición de los buques, que con el equipaje constituía la dotación de los mismos, la formaban, en virtud de lo prescrito en las Ordenanzas Navales de 1748 y en las posteriores Generales de la Armada Naval de 1793, los batallones de Marina, creados al efecto por Don José Patiño en 1717, así como por batallones y regimientos del Ejército que con esa finalidad se embarcaban en los navíos y demás barcos.

Las citadas ordenanzas asignaban a las unidades de infantería del Ejército embarcadas la misión de «custodia, fuerza y defensa de los baxeles y a los artilleros la de servir los cañones de a bordo y los desembarcados», complementando y sustituyendo, en su caso, a los artilleros de mar y a las brigadas de Artillería de Marina.

En los quince navíos españoles de la Real Armada que, a las órdenes del teniente general de la Armada Federico Gravina y Nápoli, se integraron en la escuadra Combinada hispanofrancesa que

combatió frente al cabo Trafalgar, constituyeron su guarnición, juntamente con los batallones de Marina, fusileros de los Regimientos de Infantería de Córdoba 9, de Burgos 19, de Voluntarios de la Corona, 37º de Línea y del 2º Batallón de Voluntarios de Cataluña así como artilleros de los 2º y 4º Regimientos del Real Cuerpo de Artillería que completaron a los de la Real Artillería de Marina.

El primero de los regimientos citados tuvo desde su origen una estrecha vinculación con la Armada, tanto por el lugar de su creación como por su accionar. Fue fundado el 27 de febrero de 1566 en Cartagena por el maestre de campo Don Lope de Figueroa con una orgánica pensada para su empleo naval. Recibió el nombre de *Tercio de La Armada del Mar Océano*.

Intervino embarcado en la batalla de Lepanto, en el combate naval de las Terceras, formó parte de la Gran Armada de Felipe II. En 1603 recibió el nombre de Tercio Viejo de la Armada Real del Mar Océano, en 1700 se convirtió en Tercio de la Armada número 1 y cuatro años después en Regimiento de Baxeles 1.

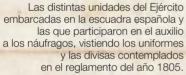
Ostenta en su escudo de armas un ancla y también dos tiene el Regimiento *San Marcial*, nombre que en 1815 recibió el de Voluntarios de la Corona.

En el navío *Príncipe de Asturias*, excelente buque de tres cubiertas y 118 cañones mandado por Rafael de Hore, en el que arbolaba su insignia el teniente general Gravina, embarcaron 200 hombres del Regimiento de Voluntarios de la Corona y 30 artilleros del 4º del Real Cuerpo de Artillería.

De estos mismos regimientos procedía, en número de 130 y 20 hombres, respectivamente, la guarnición del *Neptuno*, navío de 80 cañones mandado por el brigadier Cayetano Valdés; Otros 120 fusileros y 20 artilleros embarcaron en el *San Juan Nepomuceno*, del porte de 74 piezas y dos cubiertas, tan bien mandado por Damián Cosme de Churruca y Elorza que a pesar de la muerte de su comandante no arrió la bandera. De igual procedencia y en el mismo número era la guarnición del *Monarca*, otro dos cubiertas y 74 cañones y, juntamente con el *Neptuno* y el *Argonauta*, el mejor navío de la escuadra.

Ciento veinte infantes y veinte artilleros de las dos unidades citadas guarnecían a los navíos













Rayo, buque de primera clase de 100 cañones en tres cubiertas, al de segunda clase San Agustín, del porte de 80 piezas y a los de tercera San Ildefonso y San Justo, ambos de 74 cañones dispuestos en dos cubiertas.

En el más poderoso y grande navío del mundo en la época, el *Santísima Trinidad* de cuatro cubiertas y 136 cañones, embarcaron a las ordenes del teniente coronel D. José Graulle, que murió en el combate, 79 hombres de tropa del regimiento de infantería de Córdoba y 150 del Burgos así como artilleros del 2º regimiento del Real Cuerpo.

Ciento ocho soldados del *Córdoba* y del 2º de Artillería embarcaron también en el *Argonauta* (92 cñ) y 125 en el *Bahama* (74 cñ), mandado este último por el brigadier Dionisio Alcalá Galiano y Alcalá Galiano, muerto en el combate.

Los magníficos Santa Ana (120 cañones), prototipo de navío español de tres cubiertas y cabeza de una larga serie de excelentes buques, y San Leandro (74 cñ) estaban guarnecidos, respectivamente, por 94 y 86 fusileros del regimiento de Burgos, además de artilleros del 2º de Artillería.

El 2º Regimiento de Voluntarios de Cataluña y artilleros del 4º Regimiento del Real Cuerpo de Artillería guarnecieron al *San Francisco de Asís* y al *Montañés*, ambos de dos cubiertas y 74 piezas, aunque el último, uno de los mas modernos, mandado por el capitán de navío Francisco de Alsedo, caído en la acción, disponía de 80 piezas al haber recibido seis obuses poco antes de Trafalgar.

Infantes y artilleros que en la jornada del 21 de octubre de 1805 dieron muestras de su entrega, preparación y valor contribuyendo con sus vidas y sangre a dejar muy alto el honor de las Armas y de España, a pesar de la derrota.

Así lo manifestaron en sus partes de campaña los comandantes de los buques en los que sirvieron y, en especial, el teniente general Antonio de Escaño, Mayor general de la escuadra de Gravina, al escribir «Los oficiales de guerra, tanto de Marina como de Ejército, los oficiales mayores, toda la tropa de Infantería y la de Artillería se han portado con la mayor bizarría. Las baterías han estado bien servidas, los fuegos se han hecho con orden, la cartuchería se ha conducido con método…».

El Regimiento Córdoba tuvo trece heridos y treinta y dos muertos, el de Burgos sufrió las bajas de veinticinco heridos y veinte muertos, dieciocho fueron los heridos y trece los caídos del 4º de Artillería. Cuatro tuvo el batallón de Voluntarios de Cataluña y treinta y siete bajas fueron las de Voluntarios de la Corona.

No embarcados ni directamente implicados en el combate naval de cabo Trafalgar, hubo otros regimientos relacionados con aquella acción, particularmente con el «día después», al participar activamente en el salvamento de las dotaciones y náufragos de los buques que, debido a su mal estado y al fuerte temporal, vararon, embarrancaron o se estrellaron contra la costa. Así hizo el Regimiento de Zaragoza número 12 que al mando de su coronel, brigadier Narciso de Pedro, rescató a los supervivientes del navío San Francisco de Asís, otro tanto hizo el de Caballería Farnesio, 6º de Línea con el buque francés Fougueux o los dragones de Lusitania 8, recorriendo la costa entre Cádiz y Sanlúcar de Barrameda.

Javier de Mazarrasa

Trafalgar en los museos navales españoles



Sombrero bicornio del teniente general de la Armada Federico Gravina, con el que fue enterrado en 1806.

Modelo del navío Santa Ana, apresado por los ingleses, represado poco después y llevado a Cádiz.

L Museo Naval de Madrid rinde un homenaje a los hombres y barcos que lucharon en Trafalgar con una sala dedicada a dicho combate, en la que se muestran cuadros, retratos, armas, esculturas, banderas, medallas, documentos y objetos personales procedentes del combate o directamente relacionados con él. En la sala dedicada a la construcción naval en el siglo XVIII se muestran modelos muy antiguos de barcos que participaron en el combate. En otras salas se exhiben armas, objetos, modelos, herramientas e instrumentos de finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX, y por ello contemporáneos de Trafalgar. Y en los depósitos se conservan otros elementos relacionados con el combate, que no es-

tán expuestos por encontrarse en proceso de restauración o por falta de espacio.

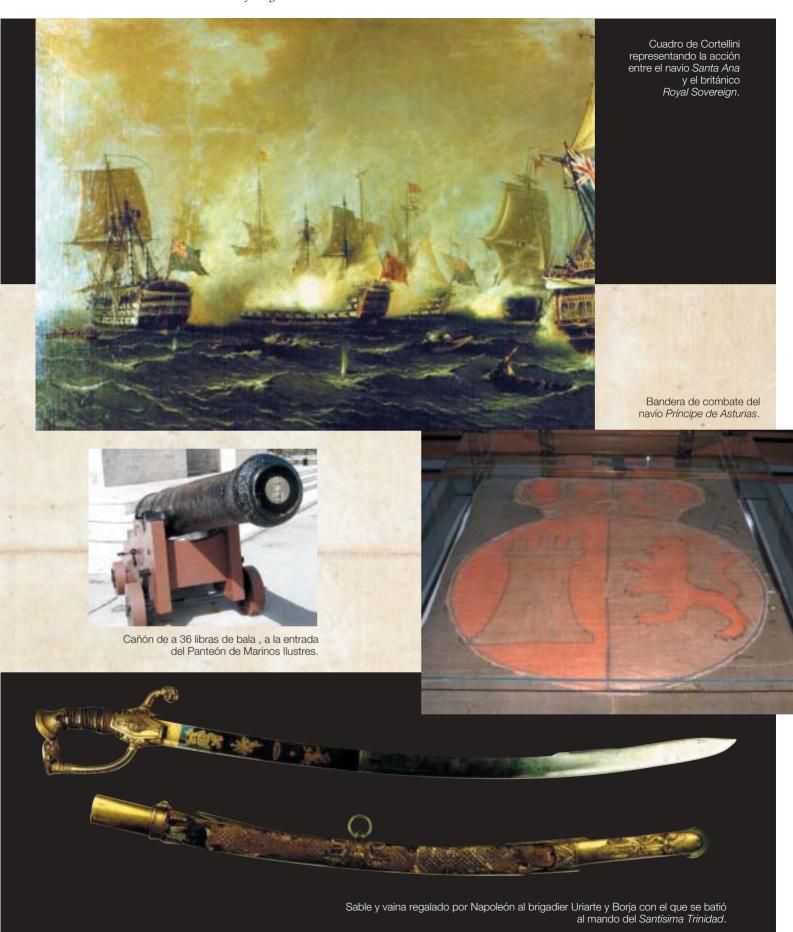
A continuación se citan algunas de las piezas más sobresalientes:

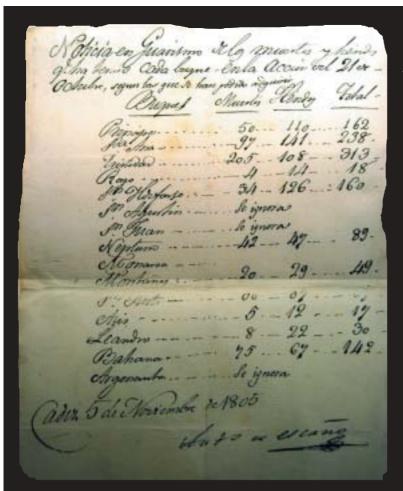
■ La bandera de combate que llevó el navío *Príncipe de Asturias*, insignia de Gravina en Trafalgar. Es de lanilla, tiene unas medidas de 4 x 6 metros y ha sido limpiada y restaurada recientemente en el taller de textiles del Museo. (El Museo Marítimo Nacional de Greenwich, en el Reino Unido, conserva la bandera que el navío español *San Ildefoso* llevaba en el combate).

■Un cuchillo de abordaje de 53,5 cm. con su vaina, que ciñó José Ramón de Vargas y Vargas durante el combate de Trafalgar, al mando del navío San Ildefonso, donde resultó herido. En la hoja tiene grabada su procedencia.

■Un sable, regalo de Napoleón Bonaparte a Francisco Javier Uriarte y Borja, con el que éste se batió en Trafalgar como comandante del navío Santísima Trinidad. Uriarte, herido, fue llevado a Gibraltar para ser curado. El almirante inglés Collingwood, conocedor del gran aprecio que el español tenía por aquel sable, realizó una requisa en su escuadra hasta que lo encontró, y se lo devolvió como testimonio del valor demostrado. Hacia 1847, Isidoro de Uriarte, sobrino de Uriarte y Borja, entregó el sable y su vaina al Museo. También entregó los siguientes objetos que pertenecieron a Uriarte y Borja: faja, entorchados de bocamanga, cinturón y fiador de sable.

■Un cuadro que representa a la Santísima Trinidad, que había estado en la cámara de popa del navío de su nombre y que fue recogido por un oficial británico antes de que el barco se hundiera. Collingwood se lo





Noticia de bajas por buque en Trafalgar dada por Antonio de Escaño al generalísimo Godoy.





Santísima Trinidad, cuadro situado en la cámara de popa del navío de este nombre, con detalle del agujero producido por un balazo.

entregó a Uriarte cuando fue liberado. Presentaba un agujero en el ángulo inferior izquierdo producido por un balazo durante el combate. Es un óleo sobre lienzo de 80 x 65 centímetros, anónimo, de estilo popular, que fue entregado al Museo Naval de Madrid por Francisca Javiera de Uriarte y Gálvez, viuda de Uriarte y Borja. Fue restaurado en 1996, pero conserva el agujero, que no fue subsanado en homenaje y recuerdo al navío que lo llevó y a la gente que en él sirvió y murió.

- ■Una carabina francesa de infantería procedente del pecio del navío francés Fougueux, hundido en el combate. Con este arma se llevó a cabo un largo y muy complicado proceso de restauración en los talleres del Museo, ya que en principio era solo una concreción pétrea, que fue sometida a largos procesos de secado, limpiado y consolidación. Se le cortó la mitad de la concreción, al igual que se hace con los fósiles, y hoy se encuentra en la exposición permanente. Procedentes del mismo pecio, el Museo también cuenta con la empuñadura de un sable que está en exposición, y otras piezas que están a la espera de limpieza: una palanca de bomba de achique, una roldana del aparejo y un largo perno del casco.
- ■Un sombrero, una espada con restos de vaina y trozos de la banda de la Gran Cruz de Carlos III, todo ello perteneciente a Gravina, comandante de la flota española, herido en Trafalgar y muerto al año siguiente a consecuencia de las heridas. Había sido enterrado con estos objetos y cuando sus restos se trasladaron a otra iglesia dichos objetos fueron enviados al Museo, donde se muestran dentro de una vitrina funeraria, jun-

to con un modelo de palo de navío con nombres de combates navales. También se exponen otros objetos pertenecientes a este marino: placa de la Gran Cruz de Carlos III, un vaso de vidrio con estuche de madera y la llave que cierra la caja con sus restos en el Panteón de Marinos llustres, a donde fue llevado más tarde.

Otros objetos sueltos en el Museo Naval de Madrid son los siguientes: palanquetas, balas y granadas procedentes del pecio del navío francés *Bucentaure*, hundido en el combate (una palanqueta disparada por el navío español *Santísima Trinidad*, que mató a nueve soldados ingleses de Infantería de Marina, hoy se conserva en el citado Museo de Greenwich); un sable con su vaina y estuche de madera, y otro estuche con un par de pistolas de duelo, ambos regalos de Napoleón Bonaparte a Churruca; un botón de la casaca de Antonio de Escaño, encontrado en su féretro cuando sus restos se trasladaron al Panteón de Marinos llustres; y medallas dedicadas a la muerte de Nelson en Trafalgar.

Pintura

Entre los retratos de marinos participantes en el combate se pueden citar los siguientes, la mayor parte realizados a principios del siglo XIX:

■ Antonio de Escaño, herido en el *Príncipe de Asturias*, donde era mayor general de la escuadra. (En Cartagena se ha organizado una exposición dedicada a este insigne marino, en la que se exponen piezas pertenecientes a los Museos Navales de Madrid y Cartagena).

- Baltasar Hidalgo de Cisneros, herido en el navío Santísima Trinidad, donde izaba su insignia.
- Cayetano Valdés, herido en el navío *Neptuno* de su mando.
- ■Cosme Damián Churruca, comandante del navío San Juan Nepomuceno y muerto en combate (De junio a noviembre de 2005, el Museo Naval de Madrid realiza una exposición temporal dedicada a Churruca, en la que se presentan piezas de los fondos del Museo y otras cedidas por instituciones y particulares, principalmente por Enrique de Areilza y Churruca. Asimismo, en Motrico, ciudad natal de Churruca, se está celebrando otra exposición dedicada al citado marino, en la que también se exponen piezas del Museo Naval de Madrid).
- Dionisio Alcalá Galiano, comandante del navío *Bahama* y muerto en combate.
- Federico Gravina y Nápoli, comandante de la escuadra española con su insignia en el *Principe de Asturias*, muerto en 1806 por las heridas del combate.
- Francisco Alsedo y Bustamante, comandante del navío *Montañés* y muerto en la batalla de Trafalgar.
- Francisco Javier Uriarte, herido en el navío de su mando Santísima Trinidad.
- Ignacio María de Álava, herido en el navío *Santa Ana*, donde arbolaba su insignia.

Además, el Museo cuenta con dos estupendos bustos en terracota de Churruca y Gravina.

Los cuadros que representan escenas de la contienda, y que se muestran en la sala de Trafalgar, son éstos:



Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando. Placas conmemorativas de los brigadieres Alcalá Galiano y Churruca, sobre la tumba del teniente general Gravina.

Palanquetas francesas procedentes del *Bucentaure*.



■ Combate de Trafalgar, vista general, óleo de 94 x 201, pintado en 1870 por el pintor y restaurador del Museo Rafael Monleón.

■ Vista de la acción del Santa Ana contra el Royal Sovereign, óleo de 44 x 59 cm., realizado hacia 1903 por Ángel Cortellini.

■ Combate de Trafalgar, vista general, guache de 63 x 95 cm., pintado hacia 1831 por José María Halcón. ■ Alegoría del combate de Trafalgar (21 de octubre de 1805), guache dedicado a los muertos en el combate, de 109 x 78 cm, pintado en 1893 por Rafael Monleón. ■ Combate naval del día 21 de octubre, grabado calcográfico de época. de 38 x 23 cm.

Además de estos cuadros, el Museo tiene otras obras con escenas del combate en sus depósitos, y en diferentes dependencias de la Armada.

Por último, el Museo cuenta con bellos modelos de barcos realizados en el siglo XVIII, de los que se pueden citar los siguientes participantes en Trafalgar: el navío Santa Ana, apresado por los ingleses en el combate, y más tarde represado por los españoles; el San Ildefonso; y el San Juan Nepomuceno, ambos apresados por los ingleses.

Otros museos

Los recuerdos que el Museo Naval de Madrid dedica al combate se complementan con los expuestos en otros Museos Navales periféricos y filiales del de Madrid. El de Ferrol cuenta con dos modelos del navío San Juan Nepomuceno. El de San Fernando tiene un fragmento de un cañón del Bucentaure; balas de cañón de diferentes calibres; retratos de Alcalá Galiano, Churruca y Gravina; modelos del San Juan Nepomuceno y Victory (buque insignia de Nelson en Trafalgar, que hoy se conserva como barco museo en la ciudad británica de Portsmouth); y diversos documentos.

El Museo Marítimo de la Torre del Oro cuenta con un cañón español del siglo XVIII, depositado por el Museo Naval de San Fernando, que perteneció a alguno de los barcos que tomaron parte en el combate de Trafalgar, posiblemente el San Francisco de Asís.

El Museo Naval de Cartagena cuenta en sus colecciones con un cañón de a 36 libras procedente del navío francés *Neptune*, participante en el combate y apresado por España al comienzo de la guerra de la Independencia, en 1808 (en la Muralla del Mar de Cartagena se conserva otro cañón procedente del mismo barco); un cañón naval de a 8 libras de la fragata inglesa *Phoebe*, participante en el combate, que más tarde lo entregó para la defensa de Cartagena durante la guerra de la Independencia; modelos de los navíos españoles *Monarca* y *San Juan Nepomuceno*; armas, balas y palanquetas de la época.

El Palacio, Museo y Archivo Álvaro de Bazán, del Viso del Marqués (Ciudad Real), como archivo histórico de la Armada, atesora gran cantidad de documentos relacionados con Trafalgar: hojas de servicio, relaciones nominales de dotaciones, informes de alistamientos, correspondencia, partes operativos, estados de fuerza antes del combate, relaciones de muertos y heridos, etc. Es una gran

cantidad de información abierta para todos los que quieran llevar a cabo investigaciones, cuya relación no se puede citar aquí porque rebasaría con mucho los límites de este artículo.

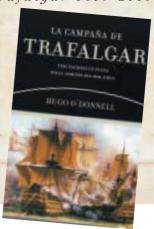
Por último, merecen especial mención los recuerdos que el Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando dedica a hombres que han combatido en Trafalgar. Su entrada está flanqueada por dos cañones de 36 libras, cada uno de ellos con una placa de bronce que dice: «Cañón de la artillería de 36 lbs. del navío Santísima Trinidad hundido gloriosamente en la batalla de Trafalgar. Permaneció hundido desde 1805 hasta 1982 en aguas de la ensenada de Barbate, costas de Retín». Y en su interior se encuentran monumentos funerarios y placas conmemorativas, además de retratos de los allí recordados. Los monumentos funerarios quardan los restos de los siguientes personajes, todos heridos en el combate, y salvo Gravina, que falleció al año siguiente, los demás continuaron sus carreras y alcanzaron los más altos grados en la Armada: Antonio de Escaño, Cayetano Valdés, Federico Gravina, Francisco Javier Uriarte, Ignacio María de Álava y José Rodríguez de Arias (ayudante de Álava en el Santa Ana). Entre las placas hay tres dedicadas a otros tantos comandantes muertos en el combate, cuyos cuerpos fueron arrojados al mar: Cosme Damián Churruca, Dionisio Alcalá Galiano y Francisco Alsedo y Bustamante. Otras placas están dedicadas a marinos que participaron en Trafalgar y continuaron su vida militar después del combate: Juan de la Serna, Juan José Carranza y Rosendo Porlier.

Para poner fin a este recordatorio de Trafalgar, vale la pena volver al cuadro antes mencionado de Monleón: Alegoría del combate de Trafalgar. Sin ser una de sus mejores obras, tiene un gran poder evocador al estar dedicado a los que murieron en la acción; sobre una vista del combate cita nombres de marinos y barcos, y en la parte alta, sobre la figura de una Victoria alada, incluye la leyenda que mejor resume el sentir de todo el cuadro: «Gloria a los Héroes». Por otra parte, el Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando hace extensivo su homenaje a todos aquellos que perdieron la vida en éste y otros combates. En el osario hav un sarcófago en homenaje a los marinos cuyos restos no han sido trasladados al Panteón, y en su cúpula están escritos los nombres de muchos barcos; una lápida negra simboliza a los marinos ilustres que han quedado en el anonimato; y un Símbolo de los Mares Océanos homenajea a todos los marinos que encontraron la muerte a bordo de buques de la Armada y fueron sepultados bajo las aguas de los océanos.

Marcelino González Fernández Capitán de navío Jefe del Área de Apoyo a la Dirección del Museo Naval de Madrid 48 REVISTA ESPAÑOLA DE DEFENSA 🔊 Trafalgar 1805-2005









la historia en los libros

ESDE el pasado 2004 han visto la luz más de una veintena de títulos que analizan, narran o rememoran el célebre combate naval. La campaña de Trafalgar (1804-1805). Corpus documental, del contralmirante González-Aller y editada por el Ministerio de Defensa, es una de las últimas obras publicadas. Presentada en dos volúmenes, reúne en casi dos millares de páginas la documentación conservada en España referente a la campaña de 1805 y a su último capítulo escrito en aguas de la bahía de Cádiz. En el 2004 y en este 2005, la base de datos de la Agencia Española del ISBN, ha registrado más de 20 nuevos títulos, desde análisis y revisiones históricas hasta novelas de ágil lectura y reediciones, en los que ese hito histórico es protagonista.

Entre las reediciones figura la obra de Augusto Conte Lacave *En los tiempos de Trafalgar*, publicada por el Servicio de Publicaciones de la Diputación Provincial de Cádiz. Destaca, además, el clásico y pionero *Trafalgar* de Benito Pérez Galdós, primer volumen —prólogo, según algunas voces expertas— de sus emblemáticos *Episodios Nacionales*.

La primera edición de la novela histórica de Galdós, que en este bicentenario ha contado incluso con más de una versión adaptada al público infantil y juvenil, fue publicada en el Madrid de 1873. Un año después ya había una nueva edición en la calle (Noguera) y el 1882 vio la luz una versión ilustrada (La Guirnalda), base de la edición de Julio Rodríguez Puértolas, publicada en agosto por Cátedra. Como es habitual en la colección Letras Hispánicas, una exhaustiva introducción precede a la obra, en este caso, al texto de Galdós: primera

entrega de «la más vasta construcción novelesca que registra la historia de nuestras [españolas] letras».

El escritor decimonónico aborda los conceptos de patria, nación y heroísmo —«casi siempre una forma de pundonor»—, mira con respeto la figura de Nelson —se publicó en el Reino Unido— y ofrece una visión desmitificadora del combate naval. Dota, además, a su obra de un innegable carácter docente y, para ello, bebe en fuentes históricas y orales, como los lejanos recuerdos de un veterano marino, grumete en el Santísima Trinidad.

Las vivencias de algunos combatientes —en esta ocasión, ficticios— sirven también a Arturo Pérez-Reverte en sus propósitos de rememorar el combate gaditano en su *Cabo Trafalgar*. Novela de ágil lectura publicada el pasado 2004 por Alfaguara y en la que el autor reconstruye el choque desde dentro y a través de cuatro perspectivas complementarias que se corresponden con sendos personajes: dos comandantes de la flota hispano-francesa —uno español y otro francés—, un guardiamarina y un marinero recién reclutado a la fuerza, hispanos también.

Arqueología documental

El libro de Pérez-Reverte, uno de los primeros en celebrar el bicentenario, combina las licencias propias de la novela con el rigor que le aporta la bibliografía y documentación histórica y técnica consultada. Ésta se deja ver, por ejemplo, en los esquemas de la batalla y del modelo de navío más empleado en la misma. Todo ello, junto con su epílogo y apéndices, completa la historia.

La labor de investigación sobre la acción naval, su entorno histórico y político, las condiciones técnicas del combate o las cualidades de sus participantes han sido también materia de investigación y objeto de análisis para otros autores, como José Cayuela y

Ángel Pozuelo. Ambos publicaron el pasado año *Trafalgar. Hombres y naves entre dos épocas*, «un libro de Historia concerniente a uno de los procesos de mayor incidencia en la mentalidad colectiva de españoles, franceses e ingleses a lo largo de mucho tiempo». Por ello, el primer paso de la obra (editada por Ariel) es el contexto histórico de la época en el que tuvo lugar la batalla y, tras el análisis del enfrentamiento, hace hincapié en sus repercusiones, especialmente para la Corona española.

Entre las peculiaridades de este trabajo destaca un nutrido aporte documental —algunos poco conocidos o no incluidos en una publicación hasta ahora—que sirve de base a sus propuestas y conclusiones, cuyos autores aseguran que son «un marco abierto» con el fin de «permitir la conexión con otras investigaciones». Además, como curiosidad cabe señalar que el libro comienza por un atípico «epitafio» en el que relaciona las muertes y enterramientos de los almirantes Gravina y Nelson.

La obra de Víctor San Juan, *Trafalgar. Tres armadas* en combate (Silex, 2005) presenta la visión de los navegantes a vela y, en este sentido, asegura que «Trafalgar fue el fin de la época del navío velero». El texto de San Juan analiza a fondo su versión militar, una «muy evolucionada máquina de guerra» y, en especial, el navío de línea, protagonista de los hechos. Profundiza, además, en las cualidades de algunos de sus protagonistas, tanto presentes en la lucha (Nelson) como implicados en ella (Napoleón), así como de los monarcas españoles Carlos III (volcado con la Armada) y su heredero Carlos IV, en cuyo reinado se perdieron los logros cosechados en la etapa anterior.

Agustín Ramón Rodríguez González propone una revisión de la «historiografía catastrofista española»









-presente a su juicio en la obra de Galdós- desde los puntos de vista de la historia política v de la cuestión puramente naval en su Trafalgar y el conflicto naval Anglo-Español del siglo XVIII, publicado por Actas también este año. Con este fin, encuadra el combate gaditano en el conjunto de guerras navales - que desarrolla capítulo a capítulo — entre el imperio español y el naciente británico sucedidas durante todo el siglo XVIII. Asimismo confiesa el empeño de «reanalizar, desde una perspectiva actual, lo que supusieron dichas guerras y sus consecuencias para nuestro país y su vasto imperio». Rodríguez González cierra su libro con una serie de Conclusiones entre las que figura la relación de las innovaciones tácticas británicas con su supremacía en el mar, pero también con la situación de la Marina francesa pos revolucionaria, incapaz de adaptarse a los nuevos tiempos. Respecto a la Armada española y al final de su preponderancia naval, recuerda su ya crítica situación antes de Trafalgar y la eminente Guerra de la Independencia, como otro de los factores adversos que contribuyeron a uno de sus períodos más oscuros y, por ende, al ocaso de un imperio eminentemente marino.

Vocación enciclopédica

Entre los últimos títulos en salir a la venta, se encuentra el de La Esfera de los Libros *La campaña* de *Trafalgar. Tres naciones en pugna por el dominio* del mar (1805), del comandante de Infantería de Marina (en situación de retiro) y premio Marqués de

Santa Cruz de Marcenado 2005 (RED 208), Hugo O'Donnell. Se trata de un exhaustivo ensayo del combate en el que destaca su cuidada presentación que combina esquemas, cuadros y reproducciones de imágenes de la época, y a la que se suma su vocación casi enciclopédica con un glosario náutico que cuenta con un total de 234 nombres y una bibliografía que supera los 120 epígrafes entre libros, artículos de prensa y ordenanzas.

Sus cerca de 800 páginas parten también de los antecedentes político-militares del enfrentamiento, en concreto, del antagonismo hispano-británico a lo largo del siglo XVIII, para ir desgranando paso a paso la evolución de la centuria y sus cambios estratégicos y de alianzas en Europa (y su repercusión en otros escenarios extraeuropeos, América principalmente) hasta llegar a los primeros compases del siglo siguiente y a Trafalgar, donde se adentra en cada paso de la batalla, en los navíos y sus dotaciones y, en los protagonistas principales. Recuerda a los «rescatadores» del desastre, militares y civiles gaditanos, y concluye el libro con la *Trascendencia, consecuencias y recuerdo*.

Expone aquí sus conclusiones, entre las que apunta la rentabilidad de la figura del héroe Nelson para los británicos, la «caída en desgracia» de la Armada española a los ojos de los sucesivos monarcas o el creciente sentimiento antifrancés que enraizó entre los españoles. Sentir que en sólo tres años se dispararía ante la invasión napoleónica y el desencadenamiento de la

Guerra de la Independencia, acontecimiento de nefastas consecuencias y de mayor gravedad de lo que nunca llegó a ser el célebre combate naval.

Últimas novedades

Por último, en el mismo mes de octubre Planeta ha publicado *Trafalgar. Biografía de una batalla*, de Roy Adkins y Seix Barral *El Día de Trafalgar*, del historiador y diplomático Julio Albi de la Cuesta. Albi enfoca el conflicto desde una perspectiva nueva y narra de forma atractiva y apasionante su contexto histórico. Del combate afirma que fue tan heroico como innecesario pues lo califica de maniobra de distracción de Napoleón, Trafalgar es —subraya el libro— la partida final de un gran juego que Inglaterra y España empezaron en el siglo XVI con el dominio de medio mundo como meta, y que condicionó la política y la economía de los dos países.

Adkins, investigador arqueológico británico, ofrece imágenes, cuadros y esquemas, y testimonios de algunos protagonistas. «Llega» al combate desde los planes de invasión del Reino Unido proyectados por Napoleón. Los siguientes capítulos, de nombre ágiles —como la propia narración del libro— y descriptivos, se suceden uno tras otro: Antes de la batalla, Se prepara la escena, Se inicia la acción, El primer cañonazo, ... hasta concluir con los Héroes y Villanos de la historia. Constata aquí la paralela evolución del incipiente Imperio Británico con la institución de Nelson como arquetipo del héroe nacional. Señala también el largo eco que la victoria tuvo en el país, donde años después la prensa todavía recogía el fallecimiento de algunos de sus participantes.

Radicalmente opuesto a tal reconocimiento fue el olvido que recibieron los combatientes franceses durante décadas. Sólo el ya centenario capitán Lucas, del *Redoutable*, estuvo apunto de ser recibido por la británica reina Victoria en una visita a París. Falleció a los 101 años de edad poco antes del citado encuentro. A pesar de compartir destino, los españoles asumieron el fatal lance como «una derrota honrosa y fue proclamada como un encuentro en el que la Armada española había cumplido con su deber con el coraje y dignidad, independientemente del resultado», destaca Adkins. De hecho, todos los participantes fueron promovidos y en 1859 se otorgó una pensión a los combatientes que aún vivieran.

Esther P. Martínez

Y en internet

SON numerosas las páginas web que se han volcado con el aniversario del combate naval. Entre las webs de habla inglesa destaca *Trafalgar 200 (www.trafalgar200.com)*, que ha recogido las celebraciones británicas. Figuran, asimismo, el *National Maritime Museum (www.nmm.ac.uk)* o la «Casa» de la Marina de Nelson (*Broadside. Home of Nelsons Navy/www.nelsonsnvay.co.uk*). Esta última reúne una colección de páginas que describen la vida en la Armada británica de finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX, la época de la Revolución y de las guerras napoleónicas.

El Musée National de la Marine y su web (www.musee-marine.fr) es uno de los sitios francoparlantes sobre la batalla. Además, se puede encontrar información sobre el acontecimiento bélico en la lengua de Víctor Hugo en la página www.napoleonicsociety.com/french.

Por último, también se han colocado en internet numerosas webs en español. Desde el Museo Naval de Madrid (www.museonavalmadrid.com), instituciones públicas organizadoras de eventos como la Diputación de Cádiz (www.dipucadiz.com) o entidades culturales — como modelismonaval.com, batalladetrafalgar.com o bicenteariotrafalgar.com— han difundido la celebración del bicentenario.



A memoria del célebre combate de Trafalgar permanece viva en los callejeros de las ciudades españolas, que rinden así un tributo muy merecido a los héroes de uno de los enfrentamientos navales más importantes de la historia.

El teniente general de la Armada Federico Carlos Gravina, jefe de la escuadra española, es el que más nombres de calles y plazas ha recibido en España. Además de en la ciudad de Cádiz, donde vivió buena parte de su vida y murió en 1806 a causa de una herida sufrida durante el citado combate naval. está presente en la mayoría de las ciudades costeras españolas (Alicante, Almería, Barcelona, Castellón, Huelva, Ferrol, Las Palmas, Málaga, Melilla, Murcia, Palma de Mallorca, Santa Cruz de Tenerife, Santander, Tarragona y Vigo). En Trafalgar, Gravina insignia en el navío Príncipe de Asturias, y en su dilatada travectoria como marino había participado en la reconquista de Menorca, en varias expediciones contra Argel, y, al lado de Francia, en numerosos enfrentamientos contra la Armada inglesa.

Tras Gravina, la figura de Cosme Damián de Churruca es la más homenajeada en los callejeros. El

nombre de este brigadier nacido en Motrico (Guipúzcoa) aparece en las mismas ciudades que Gravina, salvo Ferrol, Almería, Tarragona y Santander. Y también está presente en otras donde no se encuentra Gravina, como Cartagena y San Sebastián. Además de militar, Churruca fue un reconocido científico, un hombre de su tiempo, con grandes inquietudes por las ciencias, que le llevaron a participar en expediciones geográficas por América del Sur. Murió en el combate de Trafalgar por un disparo de cañón cuando mandaba el navío San Juan Nepomuceno.

Alcalá Galiano

Además de estos dos grandes marinos, otros destacados participantes de Trafalgar han inmortalizado su nombre en calles de ciudades españolas. El también brigadier de la Armada Dionisio Alcalá Galiano tiene calles en Alicante, Cádiz, Castellón, Cartagena, Huelva, Málaga, Murcia y Santa Cruz de Tenerife. Otros personajes figuran en una o dos poblaciones como el capitán de navío Francisco Alsedo (o Alcedo) y Bustamante, a quien se dedican calles en Santander, donde nació, y en Las Palmas de Gran Canaria; o el teniente general Hidalgo de Cisneros, que tiene una placa en Cartagena, su lugar de nacimiento.

Aparte de los marinos españoles, no existen en los callejeros referencias a otros importantes navegantes extranjeros que participaron en el combate al lado de los españoles como el francés Villeneuve y, mucho menos, existen las dedicadas a almirantes de la victoriosa armada británica, como Collingwood. Un hecho excepcional es la existencia de una calle con el nombre del vicealmirante Nelson, el gran artifice de la victoria inglesa, en la ciudad de Santa Cruz de Tenerife.

El combate de Trafalgar, como tal, aparece también en numerosas calles y plazas españolas: Alicante, Almería, Barcelona, Cádiz, Cartagena, Castellón, Málaga, Palma de Mallorca, Tarragona y Valencia.

No sólo las ciudades costeras recuerdan esta acción naval y a sus protagonistas. Madrid encabeza la lista de las ciudades de interior con calles dedicadas a Churruca, Gravina, Alcalá Galiano y al propio combate; rastreando por otros callejeros es fácil encontrar algunas referencias en otras capitales de provincia, como Albacete (Gravina y Churruca), Sevilla, Valladolid (Trafalgar) o Salamanca (Churruca, Gravina o Trafalgar), por citar sólo algunas.

Raúl Díez