

QUINTA CONFERENCIA

**BRITÁNICOS Y FRANCESES
ANTE EL COMBATE DE TRAFALGAR**

BRITÁNICOS Y FRANCESES ANTE EL COMBATE DE TRAFALGAR

Por Agustín Guimerá Ravina

Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

“Il y a dans ce métier, dit-il, une specialité, une technicité qui arrêtaient toutes mes conceptions. Proposais-je une idée nouvelle, aussitôt j’avais (el almirante) Ganteaume sur les épaules, et la Section de marine. –Sire, cela ne se peut pas.- Et pourquoi ?- Sire, les vents ne le permettent pas, et puis les calmes, les courants ; et j’étais arrêté tout court.»

(Napoleón, *Memorial de Santa Elena*).

En noviembre del año 2004 tuvieron lugar en París múltiples actos conmemorativos en relación al bicentenario de la coronación de Napoleón como emperador: coloquios científicos, conferencias, exposiciones, libros, teatro, películas, anuncios en el metro, etc. Fue una experiencia extraordinaria asistir, por ejemplo, al coloquio organizado por la Fundación Napoleón en la sede la Fundación De Gaulle, con asistencia de más de 500 personas. Entre los profesores participantes había voces críticas hacia esta figura histórica, pero el público proclamaba sin tapujos su admiración por el genio militar y reformista, el hombre que había difundido por Europa la gloria de Francia, amén del legado político y administrativo de la Revolución. Por supuesto, Trafalgar no entraba en el diseño de la reunión.

Durante casi dos siglos han existido verdaderas zonas de silencio en torno al combate de 1805. Salvo excepciones, la historiografía nacionalista de los tres países protagonistas ha buscado culpables en el otro e ignorado las fuentes históricas de la otra parte, especialmente las españolas, cuando no las ha utilizado en provecho propio. Por ejemplo, hasta tiempos bien recientes los escritos franceses y británicos habían presentado a la escuadra española de Trafalgar como una espectadora

pasiva del enfrentamiento entre los dos colosos de Francia y Gran Bretaña. Sólo se preocupaban de destacar las carencias y debilidades de la Armada, entre otras razones para justificar los errores de sus respectivas marinas. También existe una cuota de responsabilidad por parte de los historiadores navales españoles de estas dos centurias, que no supieron luchar todo lo que se debiera en los foros internacionales de la disciplina, para aclarar malentendidos o acallar interpretaciones claramente malévolas.

Todo ello se ha ido corrigiendo en estos últimos años y el bicentenario de Trafalgar representará, sin duda, un salto cualitativo. Estas líneas que siguen constituyen un modesto esfuerzo en ese sentido. En mi exposición realizaré un ligero recorrido en torno a las principales obras históricas escritas por franceses y británicos en el pasado siglo, para luego centrarme en distintos aspectos de su interpretación del combate.

Trafalgar: encuentros y desencuentros historiográficos

En plena guerra contra Napoleón la propaganda británica inmortalizaba a Nelson y ensalzaba la gran victoria naval, construyendo así el mito (i). Los antiguos aliados, en cambio, se acusaron mutuamente de la responsabilidad de la derrota. De esta manera, a mediados del siglo XIX, el historiador español Marliani criticaba duramente la interpretación del francés Thiers, por considerarla errónea y mal intencionada en relación a la actuación de los españoles (ii). Habrá que esperar a la época del primer centenario de Trafalgar para que tenga lugar un cierto acercamiento de posiciones. El militar Desbrière reprodujo muchos documentos españoles facilitados por el marino e historiador Pelayo Alcalá Galiano. El británico Fraser, en un libro de título sugestivo -*The Enemy at Trafalgar*-, empleaba asimismo fuentes españolas. El estudio del británico Corbett seguía esta nueva senda (iii). En estas tres obras se entremezclaban la crítica a la mala estrategia naval de Napoleón y el elogio de la conducta de Gravina, por ejemplo, con los tópicos al uso sobre la ineficacia de la escuadra española durante la campaña.

En el año 1968 Masson y Muraccioli publicaron en Francia una obra con una visión más moderna, en donde se llevaba a cabo una crítica muy certera de la actuación de la Marina imperial y del propio Napoleón (iv). En las décadas siguientes numerosos

marinos e historiadores franceses continuaron haciendo hincapié en las grandes carencias de la Marina gala, la ausencia de liderazgo en la estrategia naval por Napoleón, las servidumbres de su ministro de Marina Decrès y la fatal elección de Villeneuve como jefe de la escuadra combinada. Su discurso, sin embargo, se movía a veces en el terreno de la ambigüedad. Por ejemplo, definían el plan de invasión napoleónico como una genialidad y luego criticaban ampliamente las dificultades insalvables de la campaña hispano-francesa. Más aún, los prejuicios nacionales y el desinterés por las fuentes españolas seguían obscureciendo el panorama. Continuaban repitiendo las mismas ideas sobre la Armada difundidas en el siglo XIX, sin un contraste documental ^(v).

La historia naval británica tampoco evolucionó mucho en estas últimas décadas. Desde una perspectiva predominantemente nacionalista se centraban en la actuación de la Royal Navy y el genio de Nelson. La Armada, convertida en una especie de convidado de piedra, salía mal parada. Se intercalaban viejas interpretaciones como la incompetencia de la Armada, la falta de coordinación de los mandos de la escuadra combinada o los conflictos entre la oficialidad durante la campaña, sin dejar de admirar la fuerte e inesperada resistencia hispano-francesa al ataque de la escuadra británica, aunque no ahondaban en las razones de esta combatividad. Además, la lucha que tuvo lugar en Finisterre seguía siendo solamente observado a la luz de las fuentes británicas y francesas. La única excepción fue la reivindicación de la Armada del siglo XVIII y la escuadra de Gravina por Harbron, basada en fuentes españolas ^(vi).

La excelente labor desplegada por el historiador español Merino Navarro en los años ochenta, por un lado, y los actos conmemorativos del bicentenario de los combates del cabo de San Vicente y Santa Cruz de Tenerife en 1997, por otro, han supuesto un cambio de rumbo ^(vii). Los coloquios internacionales celebrados en Cádiz el 2002 y en Madrid el 2004 han consolidado, en mi opinión, esta nueva visión del combate. En ambas reuniones han participado historiadores de las tres naciones que han buscado un mayor equilibrio en la interpretación de Trafalgar, desde una perspectiva comparada ^(viii).

En 2004 tuvo lugar también una exposición en París sobre Napoleón y el mar. El espléndido catálogo recoge algunas contribuciones que apuntan en esta dirección,

aunque el objetivo fundamental era analizar el legado reformista naval de Napoleón. Sin embargo, seguían haciendo acto de presencia algunas ideas ya superadas en relación a la Armada. Los tópicos se resisten a morir ^(ix).

El duro camino hacia la hegemonía naval

Un avance de los trabajos más recientes es la ampliación de nuestra perspectiva sobre la guerra naval en la era de la navegación a vela. La superioridad de la Royal Navy era notoria mucho antes del año 1805, pero la hegemonía británica en los mares fue sólo un hecho evidente después de Waterloo, alcanzando su plenitud a mediados de la centuria. A lo largo del siglo XVIII la Royal Navy alternó victorias con derrotas, oscilando entre la fragilidad y la fortaleza, la vulnerabilidad y la seguridad. Debido a la abrumadora cantidad de misiones encomendadas, la Royal Navy no podía garantizar todo ^(x). Considerada la salvaguarda de un potencia marítima por excelencia, la Royal Navy representaba en ese momento un instrumento decisivo en la acción exterior británica ante los éxitos continentales de Napoleón. Pero nada estaba definido en cuestiones de supremacía naval. Las actuaciones de la escuadra combinada antes del verano del año 1805, por ejemplo, generaron ansiedad e incertidumbre en el Gobierno británico y su Marina, hecho reconocido por los propios historiadores británicos. También el buen comportamiento hispano-francés en el combate de Finisterre y la fuerte resistencia frente a Nelson en Trafalgar son una buena muestra de esta evolución cambiante de la supremacía naval.

Y es que, siguiendo a Rodger, la guerra en el mar se podía ganar sin vencer en combate. Las Marinas de guerra ejercían sobre todo un poder disuasorio en la rivalidad de los imperios. Su poder era sutil, no manifiesto. La guerra naval producía un gran desgaste y la victoria en un combate seguía siendo deseable, pues mermaba recursos del enemigo de una forma rápida. Pero era toda una apuesta. Por ello la Royal Navy buscó siempre el combate decisivo:

“Trafalgar dio a los británicos la oportunidad de conseguir en unas pocas horas gloriosas lo que, de otra manera, habría costado muchos años de agotador bloqueo y vigilancia, siempre que hubiera tenido capacidad suficiente para ello” ^(xi).

Carencias de la escuadra combinada

Sin embargo, Aboukir y Trafalgar ocultaban cuestiones de fondo: las grandes diferencias que separaban a los contendientes en relación a la oficialidad, la marinería, la infraestructura material y la administración. Las tres naciones poseían idénticos y acuciantes problemas. Pero ya a finales del siglo XVIII Gran Bretaña había encontrado soluciones más acordes con las necesidades navales del momento que sus competidores.

El imperio napoleónico llevó a cabo un esfuerzo económico y administrativo sin precedentes con la finalidad de disponer de una Marina que pudiese rivalizar con la británica. Las dotes organizativas de Napoleón, su voluntad y tenacidad, posibilitaron un programa reformista variado: construcción masiva de navíos, arsenales, bases navales, artillería de mar, prefecturas marítimas, formación de la oficialidad de guerra y de mar, experimentación artillera, sección de marina en el Consejo de Estado, etc. Pero las escuadras francesas, bloqueadas en sus puertos y sin medios materiales suficientes, no tenían mucha experiencia de navegación. Los barcos eran generalmente viejos y su mantenimiento dejaba mucho que desear. La marinería, como la española, era escasa y mal preparada. Existían enormes problemas logísticos, faltando, entre otras cosas, materias primas estratégicas como los productos navales del Báltico. Para restaurar el esplendor de la Marina anterior a la Revolución hubiera hecho falta tiempo, un período de paz. La guerra constante desde el año 1793 imposibilitaba alcanzar este objetivo. Algo semejante sucedía con la Armada ^(xii).

Derivado de lo anterior, todos los autores coinciden en las propias carencias de la escuadra combinada, aunque vuelven a caer en los tópicos al uso.

Todos coinciden en la falta de marinería suficiente y entrenada, en la calidad mediocre de los mástiles, velas y aparejos, y en el deficiente apoyo logístico (víveres frescos, efectos navales, pertrechos, etc.) Incluso la pólvora embarcada no era de la mejor calidad, incidiendo en la potencia y alcance de la artillería. Salvo excepciones, los barcos eran viejos y lentos, poco adecuados para el nuevo planteamiento británico de la guerra naval ^(xiii). La salud a bordo era muy mala,

dándose el caso de navíos como el *Algésiras* francés que era un auténtico hospital flotante lleno de enfermos de escorbuto, como afirma Monaque.

Pero algunas interpretaciones van más allá, culpando a la escuadra española de muchos males de la campaña de 1805. Siguiendo las opiniones interesadas de Napoleón, Decrès, Villeneuve y del general Lauriston, nos presentan un cuadro un tanto ajeno a la realidad. La lista de quejas es variada. Los barcos españoles, mal armados, con tripulaciones poco marineras y oficialidad sin entrenamiento, fueron inútiles para el *Grand Dessein* del emperador. Desde un principio Decrès pidió a Napoleón que no emplease las fuerzas españolas en la campaña. Según ellos, un navío francés valía por dos navíos españoles. Se acusaba, por ejemplo, a España de haber armado sólo seis navíos cuando Villeneuve arribó a Cádiz con su escuadra de Tolón en abril. Algunos navíos españoles eran culpabilizados del retraso en el retorno de la escuadra combinada a Europa en junio. Por último, las diferencias de idioma, señales, táctica y entrenamiento se unían a las posturas ideológicas enfrentadas y la desconfianza entre los oficiales de ambas naciones embarcados. Se afirmaba que las peleas entre ellos eran frecuentes. Incluso se tachaba de cobardes y arrogantes a los oficiales españoles. Con esa información sesgada, no es de extrañar que Kerautret escribiese hace poco tiempo que la participación española fue “un cadeau empoisonné du destin” ^(xiv).

Estimo que estas afirmaciones no pueden mantenerse actualmente. Ideologías aparte, la oficialidad de ambas naciones estaba formada por profesionales de la guerra en el mar, aunque algunos de ellos no tuviesen una mente brillante o una actitud enérgica. Su apoyo mutuo y eficaz fue evidente en múltiples ocasiones: la conquista del islote Diamante en el Caribe, el combate de Finisterre, el resultado final de la famosa junta del 8 de octubre, el apoyo de los navíos franceses al buque insignia de Gravina en Trafalgar y la salida conjunta de Cádiz el 23 de octubre, para intentar reapresar los barcos capturados por los británicos ^(xv).

En el caso de la oficialidad española presente en Trafalgar, gran parte de la misma era ilustrada, habiendo participado activamente en el gran ciclo expedicionario español del último tercio del siglo XVIII. Su moral de combate y su espíritu de equipo hoy están fuera de duda, como se vio patente en el comportamiento descrito anteriormente.

El problema del armamento de los navíos y el entrenamiento de las tripulaciones se hubiese paliado en cierta medida con el comienzo de la campaña en otoño del año 1805, como defendía Gravina, y no en primavera como impuso precipitadamente Napoleón. Además, en la escuadra española se encontraban varios navíos considerados de los mejores de su tiempo en Europa, los de tres puentes como el *Santa Ana* o el *Príncipe de Asturias*, que combatieron muy bien en Trafalgar. La escuadra francesa no disponía de aquellos gigantes que pudieran hacer frente a los siete navíos británicos de esa clase que lucharon esa jornada. La lentitud de ciertos barcos españoles y franceses pudo haber retrasado la vuelta del Caribe, pero otros autores sostienen que la derrota elegida por Villeneuve no fue la mejor.

La responsabilidad de Napoleón

La mayoría de los autores franceses y británicos coinciden en la crítica al liderazgo napoleónico en su guerra marítima contra Gran Bretaña, convirtiéndole en el responsable directo de la derrota de Trafalgar. Su análisis se refiere a cinco aspectos distintos: su ignorancia en estrategia naval, su carácter, su plan de campaña en 1804-1805, la elección de Villeneuve como jefe de la escuadra combinada y los numerosos cambios efectuados durante el año 1805. Aquí los presentaré de forma resumida.

Pese a sus grandes cualidades militares, la Marina y el océano nunca tuvieron el lugar que le correspondía en la estrategia global de Napoleón. A pesar de sus experiencias relacionadas con la Marina -como el sitio de Tolón o las campañas de Italia y Egipto-, pese a su gran curiosidad y capacidad de adaptación e innovación en torno a los temas navales, la Marina fue únicamente un medio auxiliar de su política exterior. No poseía una cultura marinera. Por lo tanto aplicaba sus conceptos de estrategia terrestre, que le habían dado siempre la victoria, a la guerra en el mar: mando directo y único de las operaciones, rapidez para potenciar el factor sorpresa, dispersión y concentración oportuna de una amalgama de fuerzas buscando su efecto de masa, audacia y valor como suplentes del cálculo prudente en determinadas ocasiones. Pero no quería reconocer el hecho de que el océano tenía sus propias reglas, dictadas por los vientos, las corrientes y los cambios meteorológicos.

Todo ello, unido a su carácter soberbio e impaciente, a su afán de controlar todo, le convertían en un estratega naval muy mediocre. No se fiaba de sus almirantes y sus quejas sobre sus ideas de campaña, como lo demuestra el texto que figura al comienzo de estas páginas. No escuchaba a los más brillantes y no delegaba en ninguno de ellos, queriendo dirigir con detalle las operaciones a larga distancia. Tampoco contaba con un estado mayor ni almirantazgo a la manera británica, donde hubiera encontrado suficiente asesoramiento. Su ministro de marina Decrès era sólo su intermediario, su brazo ejecutor.

La omnipotencia del genio napoleónico le condujo a menudo al olvido y la confusión durante el transcurso de la campaña naval del año 1805. Su ignorancia en esta materia y su carácter le llevaron a emitir órdenes imperiosas, cambiantes y contradictorias que confundían a sus subordinados. Incluso se le acusa de ligereza cuando viajó a Milán en los meses de abril a julio, en medio de la dificultosa campaña que estaba realizando Villeneuve en el Atlántico. Una palabra suena a menudo en estos escritos sobre las actuaciones del emperador: desmesura.

En consecuencia, su definitivo plan naval para invadir Gran Bretaña, su *Grand Dessein*, que vio la luz en marzo del año 1805, fue un plan grandioso y utópico que adolecía de muchos defectos. Seguiré, entre otros autores, los magníficos trabajos de Masson y Monaque para este apartado (^{xvi}).

En primer lugar, se jugaba todo a una sola carta, como el propio Nelson, que tentó a la diosa Fortuna en innumerables ocasiones de su vida. Napoleón pretendía tomar posesión del canal de la Mancha un tiempo limitado –se convenció al fin de que necesitaba un mínimo de dos semanas- para llevar su flotilla de desembarco a salvo a la costa inglesa. Dada la superioridad numérica de la Royal Navy la lucha sería sin cuartel. La victoria debía de ser aplastante con el fin de que el enemigo no pudiera reaccionar otra vez. En otras palabras, Napoleón pretendía sacrificar en un combate decisivo la gran escuadra combinada que soñaba reunir con las fuerzas de Tolón, Cartagena, Cádiz, Ferrol, Rochefort y Brest. Todo ello se ponía al servicio de su gran ejército invasor. Además no se preocupaba de los grandes problemas navales que acarrearía un desembarco exitoso: mantenimiento de la cabeza de puente, las comunicaciones y el abastecimiento desde Francia. Era el plan de un soldado, no de un marino, como asevera White.

En segundo lugar, Napoleón erraba al pensar que concentrando a algunas escuadras en el Caribe y volviendo rápidamente a Europa para recoger las fuerzas restantes podía engañar a los británicos que dejarían desguarnecido el canal de la Mancha. Pero, tras las malas experiencias sufridas en la guerra de Independencia de Estados Unidos, la estrategia del enemigo era precisamente la contraria. Por otra parte, el emperador no tenía en cuenta el prolongado retorno de América –que llegó a ser de cincuenta días- y la lenta navegación del golfo de Vizcaya que invalidarían la buscada sorpresa. Los factores meteorológicos en el mar eran muy aleatorios y la concentración final en el golfo de Vizcaya suponía también riesgos enormes, pues se llevaba a cabo en el corazón del dispositivo defensivo británico. Además, los vientos que favorecían a la escuadra combinada en su derrota hacia el norte imposibilitaban, por ejemplo, la salida de Ganteaume en Brest.

En tercer lugar, Napoleón fue optimista en cuanto a las comunicaciones oceánicas, cambiando sus órdenes a lo largo de la campaña de 1805. En realidad un mensaje tardaba dos meses en llegar al Caribe, sus portadores podían ser capturados y las escuadras destinadas a reunirse en el mar no podrían encontrarse a tiempo. Así sucedió con las escuadras de Missiessy y Allemand, que no se unieron a Villeneuve por estos errores de planteamiento.

Finalmente el emperador diseñaba su plan como si fuese una parada naval. Pretendía que Missiessy, Ganteaume, Allemand o Villeneuve se reuniesen sin combatir al enemigo. No contaba con la gran capacidad de reacción por parte de Gran Bretaña. En el fondo minusvaloraba la superioridad de la Royal Navy. Ello mostraba con claridad su desconocimiento en torno a las raíces profundas del poder marítimo británico. Imaginaba que la rapidez, la sorpresa, la potencia y concentración de masa inclinarían la balanza a su favor en esta campaña. Su conocida estrategia militar, que le había dado tan buen resultado en tierra, la aplicaba mecánicamente al mar.

Hay autores como Thomazi o Piouffre que lo consideran un plan genial, por la simplicidad de su ejecución, la rapidez de su evolución y el cuidado del detalle, aunque le faltaron los medios necesarios. Sin embargo, estoy de acuerdo con Monaque que era un juego peligroso para los intereses de ambas naciones:

“El fracaso de esta maniobra utópica era patente incluso antes de que la escuadra combinada entrara en Cádiz el 18 de agosto” ^(xvii).

La responsabilidad de Decrès y Villeneuve

Asimismo existe un consenso general en relación al ministro de Marina, Decrès, considerado corresponsable de la derrota en Trafalgar. Pertenecía al denominado *clan d’Egipte* o *club des vaincus d’Aboukir*: aquel grupo de supervivientes de la campaña napoleónica formado por Ganteaume, Villeneuve y Decrès, que fueron protegidos por el futuro emperador ^(xviii). Marino conocedor de su oficio, con valor reconocido en combate, fue un buen cortesano, servil con su jefe. Al mismo tiempo, dotado de gran lucidez, se mostró escéptico sobre las posibilidades reales del programa reformista napoleónico. Se convirtió en un buen administrador pero no en un gran ministro, capaz de poseer una estrategia global y de hacerse oír por sus superiores. Se limitaba a seguir las órdenes de su jefe. Despótico con sus subordinados, no deseaba que nadie le hiciese sombra, orillando a marinos ilustres como Bruix o Latouche-Tréville, eligiendo a hombres mediocres para el mando.

Todo ello influyó en la elección de Villeneuve. Sin Estado Mayor de Marina, esta medida recayó sobre Decrès y Napoleón. La insuficiencia de almirantes preparados motivó entonces su designación. Desaparecidos Bruix y Latouche antes del inicio de la campaña, aquéllos encomendaron a Ganteaume la escuadra de Brest y eligieron al débil Villeneuve como jefe de la escuadra combinada. Missiessy o Allemand no disfrutaban de sus favores. Pero Monaque defiende la necesidad de un almirante especialmente genial, que pudiese interpretar las instrucciones del emperador con elasticidad e incluso incumplirlas en momentos determinados. Villeneuve no estaba a la altura de este ideal. Con una lucidez total sobre las posibilidades reales de la alianza naval hispano-francesa, consciente de la mediocridad de recursos en la escuadra combinada, su campaña estuvo llena de vacilaciones. Más aún, sus decisiones tácticas en Finisterre o Trafalgar fueron nefastas. Pero lo más grave fue el cambio de actitud en Cádiz, en medio de la presión insoportable de Napoleón. Muchos autores coinciden en el paso de la inquietud y la depresión hacia una fría determinación, una tentación maligna de huida hacia delante.

Monaque intenta emitir un juicio más ecuánime de Villeneuve:

“¿Quiere esto decir que Villeneuve tiene una gran parte de responsabilidad en el desastre de Trafalgar? Por supuesto que no. No hay duda que otro quizás lo habría hecho mejor... y sobre todo habría evitado ese encuentro desesperado que el desdichado Villeneuve aceptó para poner a salvo un honor que juzgaba comprometido. Pero desde el punto de vista táctico, no habría podido colmar la enorme diferencia que había entre el valor operativo de ambas escuadras y que convertía a Trafalgar en un desastre anunciado”^(xix).

Estoy de acuerdo con la primera parte del discurso de mi admirado colega, pero disiento de su idea sobre la inevitabilidad táctica. La clave está, en mi opinión, en la ausencia de liderazgo naval. Hay hechos que ponen en duda esta interpretación tan determinista, como las buenas actuaciones de ciertos mandos españoles y franceses en combates navales anteriores como los del cabo Espartel, Algeciras, cabo de San Vicente y Finisterre, por no mencionar las exitosas campañas de Missiessy y Allemand en el año 1805. Bruix y Mazarredo evitaron igualmente un combate desfavorable en sus campañas de 1799, por ejemplo, y el teniente general español se opuso a los planes fantásticos del Primer Cónsul durante los años 1799-1801, ofreciéndole alternativas estratégicas muy sensatas. Estos marinos hubieran esperado una oportunidad favorable para infligir daños a la Royal Navy en un combate bien planeado. En cuanto a Villeneuve, la alternativa a su desgracia hubiese sido una dimisión irrevocable, como sostienen Masson y Muracciole. El mismo Missiessy alegó enfermedad para dejar el mando, tras la desautorización de su campaña en el Caribe por el emperador.

Aquí de nuevo entra en escena el propio Decrès que, según varios autores, debió deponer a Villeneuve a su llegada a Cádiz y no mantenerle en su jefatura hasta el último momento.

En resumidas cuentas, el combate de Trafalgar puede ser interpretado por el encuentro de dos vanidades heridas: las de Napoleón y Villeneuve^(xx). El emperador, dotado de un áurea de infabilidad, responsabilizó a su almirante del fracaso de su campaña utópica. Fue el chivo expiatorio de su cólera, de su incapacidad para entender las complejidades de la estrategia naval de su tiempo.

Este empecinamiento, muy típico de su personalidad, le hizo mantener esta opinión hasta el final de sus días.

El combate

Existen elogios al valor y las dotes de mando de Gravina en estos estudios históricos, en donde se incluye a otros miembros de su equipo. Sin embargo, algunas opiniones se dejan influir por aquella corriente descalificatoria del siglo XIX sobre la Armada. Los mitos se resisten a desaparecer.

Fraser y Desbrière, acudiendo a fuentes parciales, inciden en las peleas y fricciones, incluso hostilidades, entre la oficialidad de ambas escuadras. Harbron critica el estricto seguimiento de las órdenes de Villeneuve por el teniente general español, cuando dispone la salida de Cádiz el 19 de octubre: “sucumbió a la llamada del deber y el honor”. Hoy en día existen otras interpretaciones de lo sucedido ^(xxi).

Otra acusación contra Gravina, hecha por Fraser, es que no se movió de su posición a retaguardia en Trafalgar para auxiliar al centro de la escuadra combinada, según lo demandaba Villeneuve. Desbrière, por su parte, lo justifica debido a la falta de viento. Añadiría a esta explicación el fuerte ataque que llevaron a cabo las unidades desplegadas de la columna de Collingwood sobre la división de Gravina, que sólo pudo resistir y agrupar en torno suyo a otros navíos. Incluso Lévêque critica a los comandantes de los navíos *Rayo*, *Asís*, *Justo* y *Leandro* por haberse retirado sin participar en el combate, cosa que hoy está desestimada, a la luz de los diarios de navegación españoles ^(xxii).

Hay autores franceses que se resumen esta errónea interpretación del combate que se ha mantenido durante largo tiempo en un cuadro muy sombrío: menor espíritu combativo español que en Finisterre, abandono de la lucha por tres navíos españoles y ausencia de actuación de la división de Gravina ^(xxiii).

Sin embargo, otros autores –incluidos los británicos– resaltan el hecho de que la escuadra combinada presentó batalla mejor de lo previsto por Nelson. La táctica controvertida, heterodoxa y peligrosa del almirante para cortar la línea hispano-francesa en varios puntos, su velocidad de ataque, su minusvaloración de la capacidad de reacción del enemigo y la propia inexperiencia de sus comandantes en

una lucha desorganizada y próxima trajeron importantes consecuencias. Los navíos británicos no pudieron apoyarse mutuamente con eficacia. Aún más, según Duffy, varios navíos se entorpecieron unos a otros en su ataque y la artillería no fue todo lo eficaz que se esperaba. Estas circunstancias, unidas a la buena defensa de algunas unidades hispano-francesas, posibilitaron la retirada de Gravina a Cádiz con once navíos (^{xxiv}).

También existe un consenso sobre la mala actuación del almirante Dumanoir, en la vanguardia, que no acudió desde el primer momento en auxilio de Villeneuve.

El contrataque del 23 de octubre

En este terreno sigue existiendo una laguna historiográfica. Un autor británico muestra su sorpresa de la salida de ocho navíos aliados en la mañana del 23 de octubre, para reapresar a los buques capturados por los enemigos, rescatando dos de ellos y obligando a los británicos a incendiar algunas presas. También muestra su desconocimiento de las fuentes españolas al asignar todo el mérito de la operación al capitán Cosmao, comandante del navío *Pluton* (^{xxv}).

BIBLIOGRAFÍA FRANCESA

- CORBETT, J. (1910), *The campaign of Trafalgar*, New York-Bombay-Calcuta.
- CLAYTON, T., and CRAIG, Ph. (2004), *Trafalgar. The men, the battle, th storm*, London.
- DUFFY, M. (2004), “La artillería en Trafalgar: adiestramiento, táctica y resultados”, en GUIMERÁ,A.; RAMOS, A.; y BUTRÓN, G., *Trafalgar y el mundo atlántico*, Madrid, pp.127-144.
- FRASER, E. (1906), *The enemy at Trafalgar*, London.
- GARDINER, R. (ed.) (1997), *The Campaign of Trafalgar*, London.
- HARBON, J.D. (1988), *Trafalgar and the Spanish Navy*, London.
- HOWARTH, D. (1969), *Trafalgar. The Nelson Touch*, London.
- HOWARTH, D. (1988), *Trafalgar. The immortal memory*, London.
- LAVERY, B. (2004), *Nelson’s Fleet at Trafalgar*, National Maritime Museum, Greenwich.
- MAINE, R. (1955), *Trafalgar, le Waterloo naval de Napoléon*,_Paris.
- RODGER, N.A.M. (2004) , « La naturaleza de la victoria naval » en GUIMERÁ,A.; RAMOS, A.; y BUTRÓN, G., *Trafalgar y el mundo atlántico*, Madrid, pp. 113-126.
- RODGER, N. , « La vision des Anglais », en HUMBERT, J.M., et PONSONNET, B. (dirs.)(2004), *Napoléon et la mer. Un rêve d’empire*, Paris, pp. 146-155.
- SCHOM, A. (1990): *Trafalgar: Countdown to Battle, 1803-1805*, London.
- TRACY, N. (1996), *Nelson’s Battles. The Art of Victory in the Age of Sail*, London.
- WHITE, C. (2002), *The Nelson Encyclopaedia*, London, pp. 81-82 y 241-248 (Finisterre, Trafalgar y campaña de 1805).
- WHITE, C. (2004), “El toque ‘Nelson’: la evolución de las tácticas de Nelson en Trafalgar“, en ”, en GUIMERÁ,A.; RAMOS, A.; y BUTRÓN, G., *Trafalgar y el mundo atlántico*, Madrid, pp. 145-160.

ACERRA, M. y MEYER, J., *Marines et Révolution*; Rennes, 1988.

BATTESTI, M. (2004), *Trafalgar, les alias de la stratégie naval de Napoléon*, Paris.

DESBRIÈRE, E. (1907), *La campagne maritime de 1805. Trafalgar*, Paris.

DUPONT, M. (1991), *L'Amiral Decrès et Napoléon, ou la fidélité orageuse d'un ministre*, Paris.

DUPONT, M., et TAILLEMITE, E. (1995), *Les guerres navales françaises du Moyen Age à la guerre du Golfe*, Paris, pp. 186-207.

HICKS, P.(2001), « Napoléon face à l'Angleterre », *Napoléon 1er*, num. 9, juillet-août 2001, pp. 18-27.

HUMBERT, J.M., et PONSONNET, B. (dirs.)(2004), *Napoléon et la mer. Un rêve d'empire*, Paris.

JENKINS, H.E. (1977), *Histoire de la Marine Française*, Paris, traduction al francés.

KERAUTRET, M. (2004), « Les alliances maritimes », en HUMBERT, J.M., et PONSONNET, B. (dirs.)(2004), *Napoléon et la mer. Un rêve d'empire*, Paris, pp. 176-185.

LENTZ, Th. (2000), « Les ministères sous Napoléon », *Napoléon 1er. Magazine du Consulat et de l'Empire*, num. 4, pp. 40-45.

LÉVÊQUE, P. (1998), « L'amiral Decrès, un ministre courtisan », *Revue du Souvenir Napoléonien*, num. 417, mars-avril 1998, pp. 13-21.

LÉVÊQUE, P., (2000), « Napoléon 1er et la marine », *Napoléon 1er. Magazine du Consulat et de l'Empire*, num. 4, pp. 46-55.

LÉVÊQUE, P., (2001), « Trafalgar », *Napoléon 1er. Magazine du Consulat et de l'Empire*, num. 9, juillet-août 2001, pp. 14-27.

MASSON, Ph. (1992), *Histoire de la Marine. Tome I. L'Ère de la Voile*, Paris, seconde édition, pp. 339-376.

MASSON, Ph. (1995), « Napoléon et l'Angleterre », *Le Souvenir Napoléonien*, num. 400, mars-avril 1995, pp. 27-45, y num. 401, mai-juin 1995, pp. 5-20.

MASSON, Ph.; y MURACCIOLI, J. (1968), *Napoléon et la Marine*, Paris.

MEYER, J. ; et ACERRA, M. (1994), *Histoire de la Marine française*, Rennes.

MONAQUE, R. (2004b), « Le haut-commandement » y « Trafalgar » en HUMBERT, J.M., et PONSONNET, B. (dirs.), *Napoléon et la mer. Un rêve d'empire*, Paris, pp. 80-85 y 120-129.

MONAQUE, R. (2004), « Trafalgar 1805 : estrategia, táctica y resultados” en GUIMERÁ,A.; RAMOS, A.; y BUTRÓN, G. , *Trafalgar y el mundo atlántico*, Madrid, pp. 161-176.

MOULIN, H. (1882), *Les Marins de la République*, Paris.

MURACCIOLE, J. (1973), « Les opérations navales de 1805 et la bataille de Trafalgar », *Souvenir Napoléonien*, num. 270, juillet 1973, pp. 7-11.

ORTOLI, (1973), « Napoléon et la marine », *Souvenir Napoléonien*, num. 270, juillet 1973, pp. 2-6.

PIOUFFRE, G. (2003), « La marine de Napoléon », *Navires et histoire*, num. 16, fevrier 2003, pp. 84-87.

TAILLEMITE, E. (1988), *L'histoire ignorée de la Marine française*, Paris.

TAILLEMITE, E. , *Dictionnaire des Marins français*, Paris.

TAILLEMITE, E. (1982), *Dictionnaire de la Marine*, Paris.

THOAZI, A. (1955), « Les idées maritimes de Napoléon », *Neptunia*, num. 37, pp. 21-25.

THOAZI, A. (1978), *Les marins de Napoléon*, Paris.

ⁱ Véase, entre otros ejemplos, la obra de STANIER CLARKE, J., y M'ARTHUR, J. (1809), *Life of Lord Nelson...*, London, 2 vols.

ⁱⁱ MARLIANI, M. (1850), *Combate de Trafalgar. Vindicación de la Armada Española contra las aseeraciones injuriosas vertidas por Mr. Thiers en su Historia del Consulado y el Imperio*, Madrid. La obra de este último es THIERS, A. (1900), *Histoire du Consulat et de l'Empire*, Paris. Existe otro estudio francés: JURIEN DE LA GRAVIÈRE, J.P. (1847), *Guerres maritimes sous la République et l'Empire, avec les plans des batailles...Trafalgar et un carte du Sund*, Paris. También por esta época se publicaban otros trabajos como los de FERRER DE COUTO, J. (1854), *Historia del combate naval de Trafalgar, precedida de la del renacimiento de la Marina española durante el siglo XVIII*, Madrid; y MARCH Y LABORES, J. (1856), *Historia de la Marina Real española desde el descubrimiento de América al combate de Trafalgar*, Madrid.

ⁱⁱⁱ DESBRIÈRE, E. (1907); FRASER, E. (1906); y CORBETT, J. (1910). Hay varias obras españolas y francesas en torno a estas fechas, como las de ALCALÁ GALIANO, P., *El combate de Trafalgar*, Madrid, Imprenta del Depósito Hidrográfico, 1909-1930, 2 vols; DESDEVISE DU DEZERT, G. (1898), *La Marine Espagnole pendant la Campagne de Trafalgar*, Tolosa; y FERNÁNDEZ DURO, C. (1973), *La Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, ed. Facsímil de 1900, Madrid, Museo Naval, tomo VIII, pp. 305-365.

^{iv} MASSON, Ph.; y MURACCIOLI, J. (1968). Ambos autores continuarán esta línea interpretativa en trabajos posteriores: MASSON (1992) y (1995); MURACCIOLE (1973).

^v ACERRA-MEYER (1988); DUPONT (1991); DUPONT-TAILLEMITE (1995); LÉVÊQUE (1998) (2000) y (2001); MEYER-ACERRA (1994); ORTOLI (1973); TAILLEMITE, E. (1988); THOMAZI (1955) y (1978).

^{vi} BENNET (1977); GARDINER (1997); HARBRON (1988); HOWARTH (1969) y (1988); MAINE (1955); SCHOM (1990); y TRACY (1996).

vii Merino Navarro fue uno de los coordinadores de la obra ACERRA, M.; MERINO, J.; y MEYER, J. (ed.) (1985), *Les marines de guerres européennes XVII-XVIII siècles*, Paris. Véanse las aportaciones de J.I. González-Aller, H. O'Donnell y A. Guimerá a HOWARTH, S. (ed.) (1998), *Battle of Cape St. Vincent. 200 Years. The Bicentennial International Naval Conference. Portsmouth-England. 15 February 1997*, Shelton, The 1805 Club, 1998; GUIMERÁ, A. (1999), *Nelson and Tenerife*, Norwich; y *Bicentenario de la Gesta del 25 de Julio de 1797. Memoria*, Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, 1998. C. White lleva a cabo, a su vez, un esfuerzo de comprensión del papel cumplido por la escuadra española en 1805 en su enciclopedia nelsoniana; WHITE (2002), pp. 81-82 y 241-248 (voces dedicadas a Finisterre, Trafalgar y campaña de 1805).

viii GUIMERÁ, A., RAMOS, A., y BUTRÓN, G. (2004), *Trafalgar y el mundo atlántico*, Madrid; véanse las contribuciones de P. Marshall, N.A.M. Rodger, M. Duffy, C. White y R. Monaque; GUIMERÁ, A., y PERALTA, V., *El equilibrio de los imperios: de Utrecht a Trafalgar. Actas de la VIIIª Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna* (en prensa), con la participación de N.A.M. Rodger y A. Zysberg.

ix HUMBERT, J.M., et PONSONNET, B. (dirs.)(2004), *Napoléon et la mer. Un rêve d'empire*, Paris. Las aportaciones de R. MONAQUE sitúan la política naval napoleónica en sus justos términos (« Le haut-commandement » y « Trafalgar » pp. 80-85 y 120-129), así como la de N.A.M. RODGER (“La vision des Anglais”, pp. 146-155) y C. WHITE, “Nelson, l’anti Napoléon”, pp. 156-161. Una valiosa obra de divulgación histórica, basada en todas las fuentes disponibles, llevando a cabo también una visión más equilibrada del combate, es la de CLAYTON, T., and CRAIG, Ph. (2004), *Trafalgar. The men, the battle, th storm*, London.

^x MARSHALL, P. J., “El imperio británico y el Atlántico en el siglo XVIII”, en GUIMERÁ, A.; RAMOS, A.; y BUTRÓN, G. (2004), *Trafalgar y el mundo atlántico*, Madrid, PP. 61-78; MARSHALL, P.J. (ed.)(1998), Introducción a *The Oxford History of the British Empire. Volume II. The Eighteenth Century*, Oxford-New York, OUP, pp. 1-27; y DUFFY, M. (ed.) (1992), *Parametres of British Naval Power, 1650-1850*, Exeter.

^{xi} RODGER, N.A.M., « La naturaleza de la victoria naval » en GUIMERÁ,A.; RAMOS, A.; y BUTRÓN, G. (2004), *Trafalgar y el mundo atlántico*, Madrid, p. 119.

^{xii} Véase una síntesis reciente en ZYSBERG, A., « Les officiers et les équipages de la marine militaire française (fin XVIIIe siècle à debut XIX siècle »), en GUIMERÁ,A. Y PERALTA, V., *El equilibrio de los imperios : de Utrecht a Trafalgar. Actas de la VIIIª Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna*, Madrid, vol. II (en prensa). Agradezco al profesor Zysberg el haberme permitido utilizar su texto para esta ocasión.

^{xiii} La construcción naval y la función bélica del navío constituyen todavía un campo histórico que merece una mayor exploración. Habrá que medir realmente la adecuación de los navíos franceses y españoles a la guerra ofensiva contra los británicos en tiempos de Trafalgar. Véase RODGER, N. (2003), “Form and Function in European Navies, 1660-1815”, en *In het kielzog. Maritiem-historische studies aangeboden aan Jaap R. Bruijn bij zijn vertrek als hoogleraar zeeschiedenis aan de Universiteit Leiden*, Amsterdam, pp. 85- 97.

^{xiv} KERAUTRET (2004), p. 181.

^{xv}CAYUELA FERNÁNDEZ, J. y POZUELO REINA, Á., *Trafalgar. Hombres y naves entre dos épocas*, Barcelona; y MONAQUE, R., « Trafalgar 1805 : estrategia, táctica

y resultados” en GUIMERÁ,A.; RAMOS, A.; y BUTRÓN, G. (2004), *Trafalgar y el mundo atlántico*, Madrid, pp. 161-176.

^{xvi} MONAQUE (2004) y (2004b); MASSON (1992).

^{xvii} MONAQUE (2004)

^{xviii} MONAQUE (2004b), p. 182; y MASSON-MURACCIOLE (1968), p. 125.

^{xix} MONAQUE (2004), p. 164.

^{xx} MASSON (1992), pp. 360-361.

^{xxi} HARBRON (1988) pp. 121 Y 132. GUIMERÁ, A. , “Gravina y el liderazgo naval de su tiempo” en GUIMERÁ,A.; RAMOS, A.; y BUTRÓN, G. (2004), *Trafalgar y el mundo atlántico*, Madrid, pp. 233-256.

^{xxii} FRASER (1906), pp. 49 y 77; DESVRIÈRE (1907), pp. 136 y 127; LÉVÊQUE (2001), p. 24.

^{xxiii} DUPONT-TAILLEMITE (1995), p. 200.

^{xxiv} DUFFY (2004); MONAQUE (2004); TRACY (1996), pp. 157 y 175; y WHITE (2004).

^{xxv} GARDINER (2001), pp. 169-170. Otros autores endosan a este bravo marino todo el mérito del contrataque; WHITE (2004) y MASSON (1992), p. 373.