españoles con la colaboración de un sacerdote católico –Lynch-, de un capitán de navío que traiciona a la Navy –Morris- y con la cobertura de la legación diplomática de Su majestad Católica, valiéndose de identidades falsas, logran infiltrarse en los niveles de la marina británica, desde los talleres de Astillero hasta las cenas privadas del almirantazgo. Establecen una red de informadores que pronto empieza a dar sus frutos tanto en documentación sensible –planos y diseños- como en el reclutamiento de técnicos dispuestos a "pasar a España". Estos últimos costaron a la hacienda real entre 7.000 y 55.000 reales, según experiencia y cualificación. Como no puede ser de otra manera en este tipo de "negocios", la conspiración alcanza a tal número de personas que llega hasta oídos del contraespionaje británico, provocando la huida precipitada –una vez expedidos a los puertos españoles los técnicos "contratados"- de Jorge Juan y sus compañeros –disfraz de por medio- en abril de 1750.

Con los planos y los técnicos que saben materializarlos en su poder Jorge Juan es puesto al frente de la operación de implantar en los artilleros y arsenales españoles los métodos británicos. Esta labor transformará por completo a la Marina española volviéndola a colocar entre las tres mejores del mundo.

La implantación se realiza en Santander, con los maestros Howell y Rooth que producirán la primera hornada de navíos de tercera clase, los Poderoso, Contento, Serio y Arrogante, de 1753; en El Ferrol , donde se concentra el mayor esfuerzo, con el maestro Turner, que fabricó el prototipo Anquilón, con cuyos gálibos –planos- se construyó una de las serie más famosas de la marina española, los "Doce Apóstoles" de Jorge Juan: Dichoso, Triunfante, Gallardo, Guerrero, Brillante, Gloriosos, Diligente, Neptuno, Magnánimo, Eolo, Soberana y Héctor, entre 1754 y 1757; y en Cartagena el maestro Edward Bryant montó el Atlante, San Genaro y San Antonio de 1755.

La caída de la Habana impidió un rápido desarrollo del "sistema inglés" en sus astilleros, este llegaría a mediados de los sesenta con el maestro Matthew Mullan, cuando en la Península ya se ha establecido el "sistema francés", una vez caído en desgracia, en 1754, Ensenada lo que arrastró a Jorge Juan. Pero de él surgió el Santísima Trinidad.

El sistema francés hizo irrupción en los astilleros españoles a mediados de los sesenta por deseo expreso de Carlos III, que creía que los métodos de construcción galos eran mejores que los británicos. Para ello contrató a François Gautier, discípulo ilustrado de Pierre Bougner. Gautier criticó con dureza los navíos del "sistema inglés" por entenderlos demasiado grandes y pesados. En el fondo lo que subyacía era la disyuntiva entre el barco ligero y pesado o estrecho y ancho. Gautier prefería el barco estrecho y esbelto, más rápido, pero menos estable.

El primer buque francés del sistema francés fue el San Francisco de Asís de 1767, seguido por el Santo Domingo y el San Agustín en 1769, todos de tercera categoría. En el 1768, Gautier pasa al Ferrol construyendo allí los San Pedro, San Gabriel, San Pablo y San Eugenio. En Cartagena, por el mismo sistema se construyeron los San Justo, San Dámaso, San Joaquín y Santa Isabel.

Fernández de Landa, óleo anónimo

Una vez en el agua los anteriores navíos, para estupor general, resultaron, en algunos aspectos, peores que los antiguos del "sistema inglés". Su principal problema residía en que eran "tormentosos", es decir, veloces, pero inestables y por lo tanto peligrosos. Aún así la construcción de estos navíos no paró –Gautier escribió el libro *"Dimensiones de un navío de 74 cañones construido por pies y pulgadas francesas"*- hasta la muerte del maestro francés en 1784. Su

relevo, como no podía ser de otra manera lo tomó, José Romero Fernández de Landa.

Con él la construcción naval española alcanzará su punto culminante, produciendo los mejores navíos del mundo. Ello se debió a la amalgama del sistema inglés, perfeccionado por Jorge Juan, con el sistema francés impuesto por Gautier. El origen de esta "afortunada mixtura técnica" se haya en las "arbitrarias" decisiones políticas. A la llegada a Guarnizo, Gautier se encontró con dos barcos en montaje por el sistema inglés, San Juan Nepomuceno y San Pascual. Los quiso modificar en profundidad pero ante los costes que esto acarrearía hubo de limitarse a sobreponer el sistema de aparejo y las superestructuras del método francés sobre los casos del inglés. La cosa funcionó, y el San Juan resultó un buen velero, superior en todas las comparaciones a los puramente Gautiers (le hicieron regatear en varias ocasiones con "puros franceses" y siempre los superó). Romero de Landa estudió a fondo el problema y construyó, en 1775, el San Ilefonso: un navío de tercera clase, de 2.750 toneladas de desplazamiento. Probado por Mazarredo, lo consideró "excelente" y con sus mismos gábilos se construyó la legendaria serie de los "ildefonsinos": Intrépido, Conquistador, San Francisco de Paula, Europa, Monarca, San Telmo, Infante, Don Pelayo y el Montañés.

A partir de entonces la marina española, como la inglesa y la francesa, disponía ya de un 74 cañones moderno y plenamente eficaz. Muller lo llevó a su máxima expresión con los 80 cañones Neptuno y Argonauta. Toda esta actividad fue el canto del cisne de la marina española. La ruina de la hacienda y la anarquía de la guerra de la independencia malograrían el esfuerzo de todo el siglo XVIII. La desaparición en la primera década del siglo XIX de la Real Armada española no fue más que el síntoma de la muerte del Imperio transoceánico que tras un siglo de resistencia se rendía ante nuevos señores del mar y el mundo: los ingleses.

Las Derrotas y Naufragios

El siglo XVIII fue un siglo de continuos conflictos bélicos, una guerra sucede a otra, y pese a las novedades tecnológicas de la marina española la suerte no le sonrió. Nelson, siempre despectivo, llegó a afirmar: "Los españoles saben hacer barcos pero no saben hacer hombres". Desde luego, y como los acontecimientos que posteriormente relataremos, no hombres capaces de pilotar sus armas navales. Marinos como Churruca, Mazarredo, Escaño, Valdés o Gravina fueron la excepción en una institución arruinada y desmoralizada, carente de una doctrina de uso de los navíos en navegación como fuerza ofensiva. La Real Armada no disputaba el dominio de los mares y las rutas de navegación a los británicos, pues su verdadero fin consistía no en ganar batallas ni escaramuzas, sino, simplemente en hacer pasar el Atlántico a los navíos cargados de riquezas procedentes de América; lo que, con algunas contadas excepciones logró plenamente. Por ello, la historia de la marina española del siglo XVIII es una historia de naufragios y encuentros desafortunados con el inglés.

En las costas norteafricanas.

Remozada la flota en los años veinte por Patiño se produjo la conquista de Orán en 1732 por el Conde de Montemar. Un simple espisodio que no lograría acabar ni poner coto a la piratería berberisca.

En la guerra de la "Oreja de Jerkins" (1739-1748)

Los británicos asaltan Portobelo y Panamá pero son rechazados en Cartagena de Indias por Blas de Lezo.

En 1742 George Anson ataca las costas del Pacifico español, asaltando la nao de Acapulco, "Nuestra Señora de Covadonga", acción pirática que le convertirá en admirable Lord del Almirantazgo.

En 1744 el general Juan José Navarro rompe el bloqueo de Toulon y desde el Real Felipe desarbola y pone en fuga la cuatro navíos británicos, es ascendido a teniente general y obtiene el título de marqués de la Victoria.

En la Guerra de los Siete Años (1756-1763)

El 6 de junio de 1762 los británicos inician el asalto de la Habana, el principal puerto español del Nuevo Mundo. En el sus fondeaderos se encuentra la quinta parte de la Real Armada: seis navíos de tercera clase (Tigre, Reina, Infante, Soberano, Aquilón y Neptuno), cuatro de cuarta (América, Asia, Europa y Conquistador) y varias fragatas. En Santiago hay tres navíos de 70 cañones y una fragata; lo mismo en Cartagena de Indias, y un navío más fondea en Veracruz. Si esta enorme fuerza hubiera actuado con diligencia y anticipación saliendo al encuentro de los 17 navíos y una decena de fragatas que traía Knowoles habrían podido disputar el control del Caribe al inglés, en cambio se dejaron encerrar contra la costa, convirtiendo sus potentes barcos en

simples complementos artilleros de las defensas habaneras. El 12 de agosto de 1762, después de intensos combates y bombardeos los ingleses toman la Habana destruyendo o tomando un quinto del total de la flota española.

Guerra de la independencia Norteamericana (179-1782)

En 1799 se firma la Conveción de Aranjuez por la que España entra en la guerra de liberación de los Estados Unidos. De inmediato España y Francia forman una flota combinada destinada a bloquear los puertos británicos al mando de los almirantes, francés D'Oliviers, y español, Luis de Córdova, pero las enfermedades y los temporales dispersan a la combinada haciéndola volver a sus puertos.

La incursión de la escuadra española, que mandada por el marqués de Socorro, destruyó los establecimientos en las ensenadas de Bull y Chateaux; y arrasó las islas de San Pedro y Miguelón.

En 1780 la escuadra sitia Gibraltar. Barceló con lanchas cañoneras, mientras el teniente general Lazaga lo hace desde el navío Fénix, con once 74 cañones y dos fragatas. El almirante Rodney, jefe de la flota del Caribe, atraviesa el Atlántico y la noche del 16 de enero de 1780 y toma por sorpresa a los españoles. Es la "Batalla de Luz de Luna" de la que apenas logran escapar cinco navíos españoles. El primer cerco de Gibraltar ha sido roto.

Luis de Córdova y Córdova, óleo anónimo (Museo Naval de Madrid)

En septiembre de 1782 se inicia el segundo asalto a Gibraltar, mediante baterías flotantes, una de ellas explota provocando un incendio en toda la línea sitiadora. A la vez, el almirante Howe logra burlar la flota española que bloque el estrecho e introduce un convoy de refuerzo en Gibraltar. Con ello el segundo bloqueo a la roca vuelve a fracasar. Cuando Howe regresa al atlántico es perseguido por Luis de Córdova, con sus 46 navíos. Lo alcanzan a la altura el cabo Espartel, e intercambia fuego artillado con ellos, pero Howe, una vez cumplida su misión no tiene ningún interés en luchar con una escuadra superior y aprovechando la noche y la mayor velocidad de sus naves huye. Los grandes Reales españoles son incapaces de perseguirle.

En las Guerras de Coalición.

La revolución francesa, como ya hemos visto anteriormente, convirtió en breves aliados a españoles e ingleses. La situación volvería a la "normalidad" tras la paz de Basilea y el consiguiente tratado de San Ildefonso, ambos en el verano de 1796. España vuelve a ser la enemiga a batir y Jerwis acude a bloquear Cádiz. Ante la noticia, José de Córdova, vuelve desde Nápoles –donde cubre el avance de Napoleón– con 27 navíos y 10 fragatas.

El encuentro se produce el 14 de febrero de 1797 frente al "nebuloso" Cabo San Vicente. Del lado inglés hay 15 navíos (dos de 100 cañones, dos de 98 y once de 74), al mando de uno ellos, el Captain, Horatio Nelson. Del lado español, José de Córdova, cuenta, prácticamente, con media flota española: siete reales –de 112 cañones- encabezados por el Santísima Trinidad; dos de segunda clase de 84 cañones; y dieciocho de tercera con 74 cañones. Y decenas de fragatas que fueron incapaces de informarle de presencia del enemigo.

En este último punto residió el primer fallo español: la ineptitud del servicio de inteligencia español. Córdova cree, en todo momento que está enfrentándose a 40 navíos ingleses. Los escasos buque británicos, con la audacia de Nelson, supieron envolver a la escuadra española, incapaz de combatir al unísono. Una sección no excesivamente numerosa de la Royal Navy derrotó a lo más granado de la Real Armada, que casi les doblaba en número. Desarbolado el Santísima Trinidad y –sólo salvado por una heroica acción de Valdés al mando del Pelayo-, capturados cuatro buques españoles los ingleses iniciaron la reti-

"Otro que tal es el almirante (general es el grado oficial) don José de Mazarredo, con un currículo de órdago: salvó cuatro veces a las escuadras hispanofrancesas en las operaciones del Canal de la Mancha, organizó el desembarco y el reembarco de la expedición contra Argel, defendió Cádiz y Brest del bloqueo inglés, redactó unas Ordenanzas y escribió cinco obras maestras sobre construcción naval, navegación y táctica. Pero claro, Mazarredo es antigabacho, y además ha denunciado quinientas veces en plan "Pepito Grillo", ante el Rey, ante Godoy, ante el ministro y ante todo hijo de vecino, el deplorable estado de la Marina, que 'hará vestir de luto a la nación en caso de combate', según sus palabras textuales. Solución oficial española: desterrarlo. Y por ahí anda desterrado el hombre, mientras todos los comandantes dela escuadra combinada... tienen la certeza de que con él, o con Escaño en el navío insignia español, y mucho mejor al mando de la escuadra, otro gallo iba a cantarles ese 21 de octubre, frente al cabo Trafalgar".

(PÉREZ REVERTE, a., Cabo Trafalgar, Madrid, 2005, pp. 65)

rada. Córdova y su Estado Mayor, dejaron escapar a unos británicos a los pese a que la mayor parte de las unidades españolas estaban indemnes –sólo la sección central habría sido "machacada" y, además, a que los ingleses huían porque habían agotado sus municiones.

El "Viejo zorro" Jerwis, lord Saint Vicent desde entonces, no sólo había derrotado a una flota superior, sino que la había humillado. José de Córdova y su segundo, Morales de los Ríos fueron sometidos a Consejo de Guerra e inhabilitados para el servicio. El propio Directorio francés exigió responsabilidades ya ante su presión varios capitanes –del grupo de vanguardia- fueron degradados. Lo peor fue el golpe moral para la Real Armada y la perdida del dominio de las aguas del Estrecho.

En primavera de 1797 Nelson en persona dirige el bloqueo de Cádiz, pero esta vez, frente a él, estaba Mazarredo.

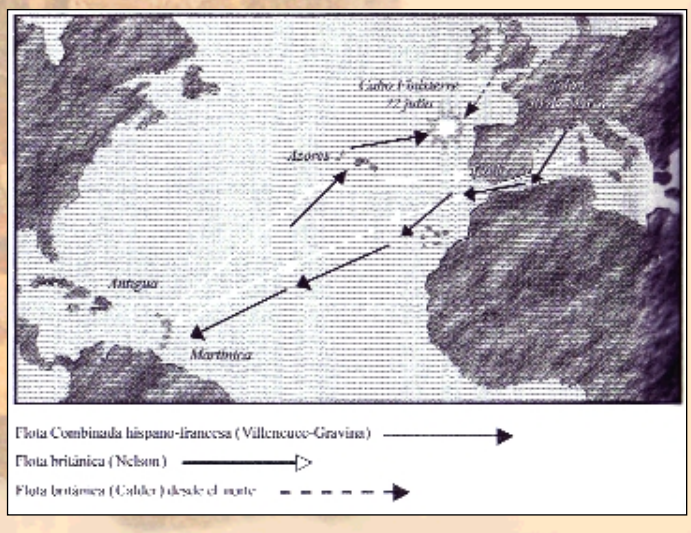
Éste dispone de diez navíos y abundante lanchas cañoneras. Nelson inicia el desembarco el 3 de julio y fracasa. Inasequible al desaliento Horacio Nelson decide buscar fortuna en Santa Cruz de Tenerife. La confianza de los británicos es tal que desprecian incluso el factor sorpresa. Y lo pagarán. El 25 de julio efectúa un arriesgado ataque frontal contra el puerto de la ciudad. Nelson es herido, su segundo Bowen muerto. Los ingleses han de retirarse hasta el convento de Santo Domingo y rendirse.

También en febrero de 1797 en la isla de Trinidad, el jefe de la escuadra española quema todos sus navíos –entre ellos los Jorge Juanes Arrogante y San Antonio- ante la invasión del almirante Harvey.

2.- LA BATALLA NAVAL: EL COMBATE

2.I.- EL PLAN DE NAPOLEÓN Y LA INEPTITUD DE VILLENEUVE.

Napoleón era consciente que para derrotar a Inglaterra debía de invadir su territorio nacional. Ello era imposible, dado el dominio de la marina inglesa en el Océano, por lo que ideó un plan que no ambicionaba vencer a la armada británica, sino engañarla, distraerla por el espacio de tiempo suficiente para dejar expedito el paso del Canal de la Mancha durante el breve lapso temporal necesario para

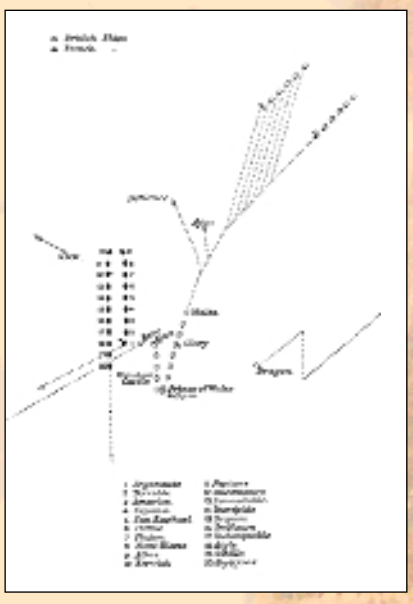


FUENTE CAYUELA FERNÁNDEZ, J., y POZUELO REINA, A., Trafalgar..., Madrid, 2004, p. 216

desembarcar su "Grande Armeé". Con este fin idea un plan para atraer a la "Royal Navy" hacia las Antillas. Este consiste en enviar una escuadra Franco-Española a las Indias Occidentales, y esperar que los ingleses manden sus fuerzas navales allí. Inmediatamente su escuadra debe volver para unirse con otros barcos del Ferrol, Rochefort y Brest, y dirigirse al Canal de la Mancha donde controlará el desembarco, de 160.000 hombres en 2.000 buques de transporte, en Inglaterra.

La primera fase de la misión se cumple. El almirante francés Villeneuve logra salir de Toulon el 29 de Marzo, donde estaba bloqueado por la escuadra al mando de Nelson, la flota francesa la componen 12 navíos de línea: Plutón, Neptuno, Mont Blanc, Atlas, Berwick, Bucentaure, Formidable, Intrépide, Swiftsure, Indomptable y Scipión. Transportan 3.360 hombres de tropa de desembarco al mando de los generales Lauriston y Reille. El 9 de abril llega a Cádiz y se le incorporan los navíos españoles Argonauta, Terrible, España y Firme y el francés Aigle. Esa misma noche salen de Cádiz. El 14 de mayo llegan a la Martinica.

El 31 de mayo toman el islote del Diamante y el 8 de Junio capturan un convoy inglés a la altura de Antigua. Gracias a esta presa Villeneuve se entera que Nelson llegó el 4 a la isla de Barbada, y decide regresar a Europa. Pero a la vuelta de las Indias Occidentales, la escuadra franco-española se encuentra con Robert Calder y parte de la Flota del Canal, que estaba a la espera de la escuadra combinada y bloqueando el Ferrol. El encuentro se efectúa a 25 leguas de distancia del cabo Finisterre, pero a pesar de la superioridad numérica, la ineptitud del Almirante Villeneuve permite a los ingleses capturar dos navíos españoles, Firme y San Rafael. Las unidades francesas se limitan a ser testigos del combate con lo que incrementarán la desconfianza de la oficialidad española hacia el aliado galo.



Plano de la Batalla de Finisterre

Batalla de Finisterre. El almirante francés, ante el descalabro de Finisterre intentó culpar a los marinos españoles, si embargo, Napoleón, que contaba con "otras fuentes de información" en la armada, no le creyó, llegando a afirmar: "Todo esto me prueba que Villeneuve es un pobre hombre. ¿De qué se queja de parte de los españoles?... Éstos se han batido como leones, con Gravina siendo todo genio y decisión". *(Pérez Reverte, A., Cabo Trafalgar..., p. 72).*

La escuadra tiene que dirigirse a Vigo, donde entra el 27 de julio, para reparar los barcos y atender a los heridos. Una vez repuestos se encaminan al Ferrol, pero tienen que dejar en Vigo los navíos España, América y Atlas para su reparación y por sus malas propiedades marineras.

El 2 de agosto entra Gravina en el Ferrol pero Villeneuve continúa hacia La Coruña. En el Ferrol la escuadra se refuerza con los navíos que los estaban esperando: Príncipe Asturias, Neptuno, Monarca, San Agustín, San Fulgencio, San Francisco Asís, San Juan Nepomuceno, Montañés y San Ildefonso. Villeneuve recibe la orden de dirigirse a Brest y sale de puerto el 13 de agosto, pero temeroso de que en el Canal de la Mancha le esté aguardando una fuerza considerable de barcos enemigos, el 15 cambia de rumbo y toma la decisión de ir a Cádiz, donde llega el 20 de agosto de 1805.

Napoleón monta en cólera al enterarse, levanta el campamento donde estaban las tropas que debían desembarcar en Inglaterra, y se encamina a Austria. Manda a Villeneuve que salga de Cádiz y se dirija a Cartagena en busca de refuerzos y de allí que parta a Nápoles. Pero los ingleses ya han bloqueado la salida de Cádiz.

2.2.- EL PLAN DE NELSON (NELSON'S TOUCH).

El 28 de septiembre se une a la fuerza de bloqueo Horatio Nelson, que releva en el mando de Cuthbert Collingwood. En los días siguientes Nelson invita a cenar a todos los capitanes. Estas cenas tienen un carácter informal y en ellas Nelson aprovecha para exponer su plan: dividirá su flota en dos divisiones, una de ellas atravesará la línea del enemigo entre la retaguardia y el centro y se concentrará

en el tercio de la retaguardia. La segunda división cortará la línea entre el centro y la vanguardia, concentrándose en los barcos del centro, de esta forma la vanguardia del enemigo tendrá que dar un círculo para volver y auxiliar al resto de la flota. Collingwood dirigirá la división que atacará la retaguardia, y Nelson comandará el ataque por el centro, los demás capitanes tienen total libertad para causar el mayor daño posible a la escuadra franco-española. A este plan Nelson lo llamó "El Toque de Nelson".

"Si se descubre la escuadra enemiga al viento en línea de batalla, y que las dos columnas y la división de vanguardia pueden alcanzar esa línea, esta probablemente tendrá tal extensión, que la cabeza no podrá acudir al socorro de la cola. Por tanto es verosímil que haré la señal al segundo comandante de cortarla hacia el duodécimo navío, contando desde la cola, o por donde pueda, sino puede llegar a esa altura. Yo con mi columna atacaré hacia el centro y la división de vanguardia atacará dos, tres o cuatro navíos mas arriba del centro, de manera a tener la seguridad de atacar el navío del comandante en jefe de la escuadra enemiga, buque que es preciso apresar a todo trance. El plan general de la escuadra británica debe ser el de estrechar todos los buques enemigos desde el segundo o tercero más allá del comandante en jefe (suponiendo a este en el centro) hasta la cola de la línea ".

2.3.- EL BLOQUEO DE CÁDIZ Y LA PRECIPITACIÓN DE VILLENEUVE.

En Cádiz, Villeneuve no tiene muy claro lo que ha de hacer y el 8 de octubre celebra un consejo a bordo del Bucentaure donde intervienen, junto a él: los contra-almirantes Dumanoir y Magon, y los capitanes de navío Cosmao, Maistral, Villegris y Prigny todos por parte francesa, y los tenientes Gravina y Álava, jefes de escuadra Escaño y Cisneros, y brigadieres Galiano y Churruca, por parte española.

Desde el principio Villeneuve pretende que la escuadra salga de Cádiz, pero Gravina sensatamente le replica con las siguientes palabras:

"No apruebo, la salida del puerto de la escuadra combinada, porqué está muy avanzada la estación, y los barómetros anuncian mal tiempo, no tardaremos en tener vendaval duro, y por mi parte creo que, la escuadra combinada haría mejor la guerra a los ingleses fondeada en Cádiz, que presentando una batalla decisiva. Ellos tienen con qué reponer las naves que les destrocemos en un combate; pero ni España ni Francia cuentan con los recursos marítimos de guerra que la Inglaterra posee. Además: el reciente combate sobre cabo Finisterre ha hecho ver que la escuadra francesa es espectadora pasiva de las desgracias de la nuestra: sus buques han visto que nos apresaban los navíos San Rafael y Firme, y no hicieron ni un movimiento para represarlos, no pudiendo hacerlo los nuestros por las muchas averías que sufrieron de resultas del encuentro, y me temo mucho que en la acción que vamos a tener suceda otro tanto... ¿Por qué salir de la bahía de Cádiz?. Aquí obligaríamos a los ingleses a sostener un estrecho bloqueo, otro en Cartagena, donde hay armadas fuerzas navales, y sobre Tolón también otro. Para estos bloqueos tendrían que hacer grandes sacrificios: con el sostenimiento de tres escuadras en un invierno que está próximo, y con las averías que forzosamente han de tener, conseguiríamos ventajas equivalentes a un combate".

Este comentario termina convenciendo a todos, y se acuerda permanecer en Cádiz hasta que las fuerzas inglesas disminuyan. Se abre, así, un compás de espera que Nelson aprovecha para desgastar a los sitiados y entrenar a sus tropas: ordena atacar todo barco de avituallamiento que se dirija a Cádiz, lo que agrava los problemas de la escuadra, que tiene dificultad de aprovisionarse al estar Andalucía recuperándose de la epidemia de fiebre amarilla que había matado a miles de personas y gran parte del ganado. A la par, la flota de inglesa se prepara minuciosamente para el combate, las tripulaciones diariamente hacen prácticas de tiro, y la comida es generosa para todos. Los ingleses sitúan fragatas a pocas leguas de Cádiz para controlar todos los movimientos de la escuadra y así no ser vistos los navíos que forman la flota británica y evitar que se pueda determinar el número de navíos que la componen.

En este impasse, Villeneuve recibe una carta del ministro francés Decrés informándole que se tiene que presentar en París y dejar su cargo a Rosilly que se encamina hacia Cádiz para relevarle. Esta noticia supone un "mazazo" psicológico para Villeneuve que desde ese momento sólo piensa en reivindicar con alguna acción "gloriosa" su posición ante el Emperador.

El 17 de octubre Villeneuve recibe información del servicio de inteligencia: 4 buques británicos salían al mediterráneo desde Gibraltar escoltando un convoy, y que otros 2 buques se hallaban en Gibraltar reaprovisionándose y sometidos a reparaciones. Al día siguiente, pensando que la flota de Nelson se ha debilitado con las bajas de dichos barcos, decide sacar la escuadra de Cádiz y así intentar conseguir la reconciliación con el emperador. El 19 hace las convenientes señales para darse al mar toda la escuadra. Está compuesta por 33 navíos (18 franceses y 16 españoles) mientras que los ingleses tienen 27.

2.4.- LA BATALLA

A las 06.00 horas la Combinada comienza ha abandonar el puerto de Cádiz; al mediodía, con sólo 7 barcos fuera, el viento desaparece y reina la calma, es necesario utilizar botes para remolcar el resto de la escuadra, al mediodía del 20 toda la escuadra se encuentra en mar abierto.

Durante el 20, la escuadra se dirige al sur, hacia el estrecho de Gibraltar. La formación es de tres columnas, pero muy irregulares debido a la poca experiencia de las tripulaciones. A última hora de la tarde el viento sopla del oeste, lo que permite que los barcos giren y se encaminen directamente al estrecho, pero esta maniobra termina de desordenar la formación. A las 19:00 horas en el Redutable se ven luces de señal de los barcos de Nelson, y se lo informa a Villeneuve, este ordena que la escuadra se coloque en línea de batalla.

Al amanecer del día 21, las dos flotas se distinguen claramente. A las 5:45 desde el Victory se transmite el mensaje para que la flota se divida en dos columnas. Entonces el General Gravina pide a Villeneuve permiso para obrar independientemente de la línea con la escuadra de observación que está a sus ordenes, el francés lo desaprueba, previniendo a Gravina que permanezca en la línea de batalla y subordinado a los movimientos generales.

Villeneuve ordena una virada por redondo a un tiempo en toda la línea, el efecto fue hacer la vanguardia retaguardia, y la retaguardia vanguardia. La línea se había roto dejando grandes claros al enemigo.

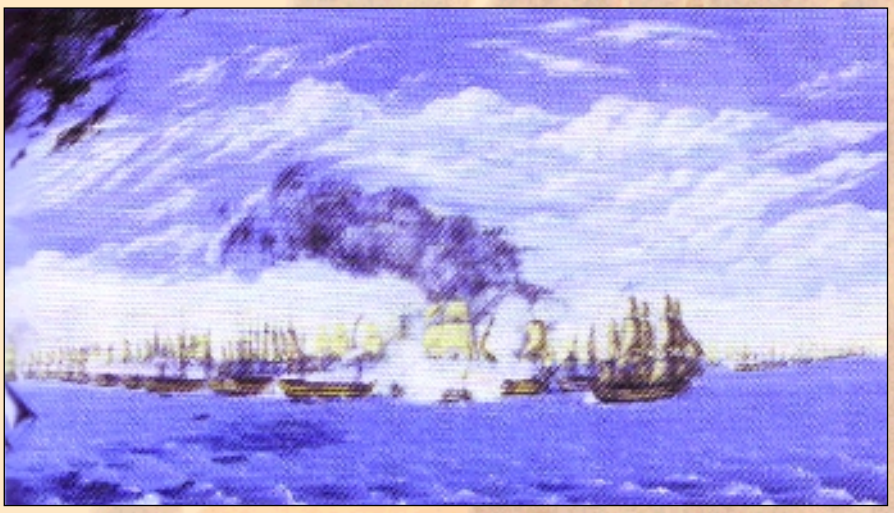
Mientras, en el Victory, Nelson está en cubierta observando la escuadra combinada, se vuelve al grupo de oficiales para desplegar un mensaje a toda la flota. "Inglaterra espera que todo hombre cumplirá con su deber", y a continuación "Atacad al enemigo de cerca".

"La orden del Bucentaure significa que toda la línea francoespañola, que ahora navega hacia el sur, debe dar media vuelta y arrumbar al norte, convirtiéndose la retaguardia en vanguardia. Eso, que parece chupado en los libros y en las pizarras de las academias, y por lo visto también en el coco de Villeneuve, tiene hoy y aquí, una ventaja y un inconveniente: pone Cádiz a sotavento y por la amura, si llega el caso de tener que batirse en retirada; pero también demuestra a todo el mundo, incluido el enemigo, que el almirante de la escuadra francoespañola es una mantequitas blandas que ya considera a posibilidad de retirarse antes de empezar a combatir. Como para darle ánimos al personal. Cualquier marino con mínima experiencia... sabe que virar a la vista del enemigo, con poco viento y a punto de entrar en fuego, es una maniobra arriesgada, que expone a la escuadra a combatir en desorden, sin tiempo para rehacer su línea de batalla". *PÉREZ REVERTE, A., Cabo Trafalgar..., pp. 74-75.*

Inicio del Combate

Buques de la Armada Francoespañola

1- Neptuno, 2- Scipion, 3- Intrepide, 4- Formidable, 5- Mont-Blanc, 6- Duguay-Trouin, 7 -San Francisco de Asis, 8- Rayo, 9- San Agustín, 10- Heros, 11- Santísima Trinidad, 12 -Bucentaure, 13- Redoutable, 14- San Justo, 15- Neptune, 16- San Leandro, 17- Indomptable, 18- Santa Ana, 19- Fougueux, 20- Monarca, 21- Plutón, 22- Algesiras, 23 -Bahama, 24- Aigle, 25- Swiftsure, 26- Montañés, 27- Argonaute, 28- Argonauta, 29- San Ildefonso, 30- Achille, 31- Príncipe de Asturias, 32- Berwick, 33- San Juan Nepomuceno.



Trafalgar, por J. Mª Halcón, (Museo Naval de Madrid)

Buques de la Armada Inglesa

34- Victory, 35- Temeraire, 36- Neptune, 37- Euryalus, 38- Leviathan, 39- Conqueror, 40- Britannia, 41- Ajax, 42- Agamemnon, 43- Orion, 44- Prince, 45- Minotaur, 46- Spartiate, 47- Royal Sovereign, 48- Belleisle, 49- Mars, 50- Tonnant, 51- Bellorophon, 52- Colossus, 53- Achille, 54- Revenge, 55- Defiance, 56- Swiftsure, 57- Polyphemus, 58- Dreadnought, 59- Thunderer, 60- Defence, 61- Africa

A las doce menos cuarto el San Agustín dispara un primer cañonazo, siguiéndole otro del Monarca. El Royal Sovereing manda la columna de sotavento, que es la primera en tomar contacto con la escuadra combinada. El Royal Sovereing descubre una abertura entre el Santa Ana y el Fougueux, se introduce por ella y descarga una andanada contra el Santa Ana y contra el Fougueux. Ambos se reponen y responden al fuego. Álava, al mando del Santa Ana, conociendo que su enemigo quiere pasar a sotavento, pone toda su gente a estribor. Collingwood, ante los daños que sufre el barco, abandona el navío para proteger su vida (como segundo Almirante) y se embarca en la fragata Euryalus.

Óleo de A. William Devis (Maritime Museum, Londres)

Mientras, el Victory se lanza entre los navíos Santísima Trinidad y Bucentaure, pero el general Cisneros maniobra cerrando el hueco hueco por donde pretendía pasar el inglés. Nelson vira lanzándose entre el Bucentaure y el barco que tiene a popa, el Redoutable.

Villeneuve comienza a hacer señales a la división de vanguardia para que vire y venga a reforzar el centro de la línea de batalla, pero Dumanoir no quiere hacer caso de la orden y continua rumbo norte con su división. Tras un tiempo los navíos San Agustín, San Francisco, Rayo y Heros deciden abandonar a Dumanoir y –desobedeciéndole- dirigirse en ayuda del centro de la línea.

Desde el Redoutable –al mando de Lucas- se intenta lanzar los garfios de sujeción por encima del Victory, para intentar el abordaje. Mientras en las cofas del navío francés los francotiradores barren la cubierta del Victory. Uno de ellos consigue dar a Nelson, que gravemente herido es bajado a la cubierta de sollado.

El Victory está a punto de ser tomado, pero en su ayuda viene el Temeraire, por el costado desprotegido del Redoutable, y lanza una descarga de sus cañones que produce una carnicería en el barco francés.

El Fougueux, maltrecho tras su primer encuentro con el Royal Sovereing, acude a socorrer al Redoutable. Se juntan los cuatro barcos que quedan enganchados por sus costados.

El Redoutable pierde el palo mayor y el de mesana, desaparece su castillo de popa y cinco sextas partes de su tripulación están fuera de combate. Tiene que arriar la bandera y es remolcado por el Swiftburne.

El Bucentaure se queda junto al Santísima Trinidad rodeado de barcos enemigos. Más de la mitad de su tripulación y oficiales están heridos o muertos. Poco después arría su bandera.

El Santísima Trinidad se queda sólo rodeado de siete navíos ingleses, pero todavía sostiene el fuego, el capitán del África envía un oficial a aceptar la rendición del navío, pero es cortésmente escoltado de vuelta a su bote y se reanudan los disparos por más de una hora, hasta, que ni para las bombas de achicar, ni para los cañones, hay hombres.

Entonces el barco se rinde. Es un bamboleante casco gigantesco y sin mástiles. Se niega a hundirse durante casi tres días, mientras los tripulantes de los barcos británicos Ajax y Revenge tiran a los muertos

por la borda y bajan todos los heridos que pueden a los botes, pero el día 24 se rompen los cables de remolque y se hunde arrastrando al fondo a decenas de heridos de su enfermería.

El San Agustín, que se había dirigido en ayuda del Santísima Trinidad, es interceptado por el Leviatán. No hay ventaja por ninguna de las partes, pero al poco llegan el Orion y Ajax en ayuda del navío inglés y juntos al cabo de una hora rinden al navío español.

Dumanoir, al ver la situación del centro decide por fin dirigirse en su ayuda, pero al acercarse observa que todo está perdido y que la posición de los ingleses es muy fuerte. Entonces vuelve a girar hacia el oeste para huir de la batalla, el batallón lo forman el Mont-Blanc, Duguay-Trouin, Scipion, Formidable, Neptuno y Intrepide. Estos dos últimos, desatendiendo las órdenes, no quieren abandonar la batalla sin participar en ella y se vuelven para combatir.

La Batalla a las 3 y 10 de la tarde. A estas alturas el combate se ha convertido en una serie de luchas individuales.

"- ¡El Intrepide no obedece!

El setenta y cuatro cañones francés (capitán de navío Infernet), con todo el paño arriba... pasa entre los barcos de la vanguardia que aproa al sudoeste con un decidido rumbo sur. O sea: abandona la formación, ignorando las frenéticas señales que le hace desde el Formidable [de Dumanoir]...

- ¡El Neptuno viene por el través!... ¡Tampoco obedece!... el Neptuno, que navegaba en cabeza de toda la línea aliada, acaba de virar de bordo; y aunque parecía dispuesto a ocupar un puesto en la formación tras el Formidable del contraalmirante Dumanoir, su comandante parece pensarlo mejor... el setenta y cuatro cañones español arriba un poco más, proa al sur, braceando vergas para coger viento... en el Formidable, Dumanoir, y su plana mayor gabacha [acuden al coronamiento de popa para verlo pasar]... el cotraalmirante en persona se lleva una bocina de latón a la boca e interroga al brigadier don Cayetano Valdés, que lo mira impasible desde la toldilla de su navío... dónde vas colega. Y en ésas Valdés, flaco, despectivo, tranquilo, sin molestarse en usar la bocina que le alarga un guardamarina, se vuelve a medias para gritar su respuesta, seco.

- ¡Al fuego!.

PÉREZ REVERTE. A., Cabo Trafalgar... , pp. 151-153.

2.5.- EL FIN DE LA BATALLA

Los restos de la flota combinaada en cádiz. J.T. de colección M. Gómez Moreno.

La columna de observación, que cubre la retaguardia de la escuadra combinada, se ve envuelta por navíos que siguen a Collingwood. El principal objeto es el apresamiento del buque insignia del general Gravina, el Príncipe de Asturias. Este tiene que luchar contra los navíos Defiance y Revenge. El San Ildefonso, que se haya delante de Gravina, vira en redondo para equilibrar la pelea, pero al notarlo los navíos ingleses Dreadnought, Poliphemus y Thunderer arriban a todo trapo sobre los españoles, teniendo el San Ildefonso que arriar la bandera después de una defensa desesperada. Lo mismo que el Argonauta, tras ser atacado por el Belleisle queda tan mal parado que no pudiendo continuar el combate se rinde.

El Príncipe de Asturias se queda sólo, el brazo de Gravina ha sido arrancado, y los palos de mesana y mayor amenazan con venirse abajo. Pero el San Justo y Neptune consiguen llegar hasta él. Gravina indica a la fragata Thémis que lo remolque y da instrucciones a los demás barcos que puedan navegar, que lo sigan hasta Cádiz.

Con 11 navíos casi destrozados pone rumbo a Cádiz. Atrás queda el San Juan Nepomuceno, desarbo-

lado, acribillado, y muerto su comandante Cosme Damián Churruca. Una bala de cañón lo derribó, pero el se levantó diciendo "Esto no es nada, siga el fuego", al poco tiempo muere desangrado. El San Juan Nepomuceno es apresado al no poder seguir a Gravina.

Tampoco el Achilles puede seguirlos. Un incendio se ha declarado en la cofa del trinquete y empieza a propagarse por la cubierta. La tripulación, al ser incapaces de apagar el fuego se tira por la borda. Al poco tiempo las llamas alcanzan la santabárbara y el Achilles salta por los aires. El estruendo sobrepasa el ruido de la batalla y todo el mundo suspende momentáneamente el combate.

2.6.- LA TEMPESTAD Y LOS NAUFRAGIOS

Nelson a muerto y Collingwood manda ahora la flota británica. Las últimas órdenes de Nelson es que la flota anclara ante el temporal que se avecina, pero Collingwood no cumple esta póstuma instrucción. Durante casi una semana, la tempestad que azota la costa de Cádiz fue peor que el combate sucedido.

El Redoutable, que es remolcado por el Swiftsure, se hunde con muchos de los heridos todavía abordo. El Bucentaure, sin mástiles, encalla en la playa cercana al puerto. Los tripulantes son británicos que conducen la presa hacia Gibraltar. Estos son acogidos con hospitalidad por los gaditanos.

Desde Cádiz salen varios navíos para intentar recuperar a los apresados. Estos fueron: San Francisco de Asís, Montañés, San Justo y Rayo que salen en busca del Santa Ana. Más adelante se les unen dos navíos franceses. El Santa Ana es recuperado pero debe ser remolcado a causa del mal estado del casco por la fragata Themis.

El Rayo es arrastrado a la costa y allí embarranca, igual que el San Francisco, Monarca y Neptuno.

Las perdidas españolas son de 1.022 muertos (8,62%) y 1.383 heridos (11,67%) de un total de 11.847 hombres.

Las bajas británicas son de 449 muertos (2,64%) y 1.243 heridos (7,31%) de un total de 17.000 hombres.

Por parte francesa hay 3.386 muertos (24,21%) y 1.162 heridos (8,31%) de un total de 13.984 hombres.

El número total de capturados, entre franceses y españoles, sumaba unos 8.000.

Los barcos huidos bajo el mando de Dumanoir fueron interceptados el 2 de noviembre a la altura del cabo Finisterre por el capitán Strachan's, que estaba intentando capturar al escuadrón de Allemand.

El Victory es conducido a Gibraltar

2.7.- LOS PROTAGONISTAS

LOS PROTAGONISTAS ESPAÑOLES

FEDERICO GRAVINA Y NÁPOLI

"... Federico Gravina, cuarenta y nueve primaveras, un marino respetado y hasta cierto punto prestigioso, con hoja de servicios muy decente... Un curriculum vamos. Y todo un caballero. Quizá demasiado pulcro y cortesano, apuntan algunos. Hábil en moverse por Palacio y sitios así. Un niño fino, figurín típico de esos oficiales de la Real Armada, algunos de los cuales (las cosas como son) están universalmente reconocidos como los más cultos y mejor preparados entre las marinas europeas... Formados en el sacrificio y el estudio entre combates y expediciones científicas... Gravina es uno de esos, o casi... y encima, guapo y bailarín". (PÉREZ REVERTE, A., Cabo Trafalgar... pp. 63-64.

Nacido en Palermo, hijo de don Juan de Gravina y Moncada, duque de San Miguel, grande de España de primera clase, ingresó en la Real Armada en 1775. En la fragata Clara asistió a la toma de la isla de Santa Catalina con la escuadra de Casa-Tilly (1776); naufragó en el Río de la Plata y regresó a España en el navío San Dámaso (1777). Al mando del jabeque San

Luis concurrió al bloqueo de Gibraltar, reconquista de Menorca y ataque a las baterías flotantes al mando de la San Cristóbal (1780-1782). A bordo del Trinidad participó en el combate del cabo Espartel (1782) y, mandando la fragata Juno, a la expedición contra Argel (1783). En 1784 volvió a Argel al mando de una división, embarcado en el jabeque Catalán.

Comandante de la fragata Rosa, formó parte de la escuadra de evoluciones de Lángara y llevó a Constantinopla al enviado de la Puerta Otomana, Yusuf-Effundi. Ascendido a brigadier, al mando de la fragata Paz hizo viaje a Cartagena de Indias y La Habana (1788). Comandante del navío Paula estuvo a las órdenes del marqués del Socorro en Cádiz y en el auxilio de Orán y posterior evacuación de la plaza (1791). Promovido a jefe de escuadra, viajó a Inglaterra y regresó en 1793 a bordo de la fragata británica Juno. Declarada la guerra a Francia, a bordo del San Hermenegildo y al mando de una división participó a la órdenes de Lángara en las operaciones de Cataluña, y toma y evacuación de Tolón en combinación con la escuadra británica de Hood (1793-1794). Ascendido a Teniente general de la Real Armada, se hizo cargo del mando de la escuadra que dejó Lángara y que acudió en auxilio de la plaza de Rosas. Como segundo de la escuadra de Mazarredo participó en las operaciones de Cádiz y después pasó a Brest, de donde regresó en 1802. Declarada la guerra a Gran Bretaña, se hizo cargo de la escuadra de Cádiz en febrero de 1805 y, en combinación con la francesa de Villeneuve, hizo la campaña de Martinica, Finisterre y Trafalgar. En este último combate, con su insignia izada en el Príncipe de Asturias, recibió una herida en el codo izquierdo, de la que falleció en Cádiz el 9 de marzo de 1806.

COSME DAMIÁN CHURRUCA DE ELORZA

"Era un hombre como de unos cuarenta y cinco años, de semblante hermoso y afable... No usaba peluca, y sus abundantes cabellos rubios, no martirizados por las tenazas de peluquero para tomar la forma de ala de pichón, se recogían con cierto abandono en una gran coleta, y estaban inundados de polvos con menos arte del que la presunción propia de la época exigía. Eran grandes y azules sus ojos; su nariz, muy fina, de perfecta forma y un poco larga, sin que esto le afeara... Su barba, afeitada con esmero, era algo puntiaguda, aumentando así el conjunto melancólico de su rostro oval, que indicaba más bien delicadeza que energía. Este noble continente era realzado por una urbanidad en los modales, por una grave cortesanía que ustedes no pueden formar idea... Tenía el cuerpo pequeño, delgado y como enfermizo. Más que guerrero aparentaba ser hombre de estudio, y su frente, que sin duda encerraba altos y delicados pensamientos, no parecía la más propia para arrostrar los horrores de una batalla. Su endeble constitución, que sin duda contenía un espíritu privilegiado, parecía destinada a sucumbir conmovida al primer choque. Y, sin embargo, según después supe, aquel hombre tenía tanto corazón como inteligencia. Era Churruca"

(PÉREZ GALDÓS, B., Trafalgar, Madrid 1969, pp. 79-80)

Nació en 1761. Con quince años ingresa en la Compañía de Guardias Marinas de El Ferrol. A bordo de la fragata Santa Bárbara participó en el sitio de Gibraltar y ataque de las baterías flotantes (1781-1782). Fue profesor de la Academia de Guardias Marinas de 1783 a 1787. A las órdenes de Antonio de Córdova participó en la segunda expedición al estrecho de Magallanes (1788-1789) con los paquebotes Santa Casilda y Santa Eulalia, publicándose los resultados de la investigación en 1793. Agregado al Observatorio de Cádiz, pasó al año a la escuadra de Solano. Con los bergantines Descubridor y Vigilante y la colaboración de la división del capitán de fragata Fidalgo, realizó durante dos años y medio trabajos hidrográficos para la reforma del atlas marítimo de la América septentrional (Antillas de Barlovento), cuyos trabajos se publicaron en 1802 con gran aceptación en Europa. Mayor general de la escuadra de Mazarredo en 1797, el año siguiente se le confió el mando del navío Conquistador y participó en la campaña que terminó en Brest (1799). Visitó París y fue recibido por Napoleón. Regresa a España (1802), se encargó del mando del navío Príncipe de Asturias. Solicitó y obtuvo el mando del navío San Juan Nepomuceno, con el que participó en la campaña culminada por combate de Trafalgar, donde halló una muerte gloriosa.

DIONISIO ALCALÁ GALIANO

Nacido en Cabra (Córdoba) en 1760. Sentó plaza de guardiamarina en 1775. Colaboró con Tofiño en el levantamiento hidrográfico de la Península y, a las órdenes de Antonio de Córdoba, en el reconocimiento hidrográfico del estrecho de Magallanes, lo que lo convirtió en uno de los cartógrafos más nota-

bles de su época. Ascendió a teniente de navío, participó muy activamente en la expedición de Alejandro Malaspina (1789-1794) alrededor del mundo, distinguiéndose al mando de las goletas Sutil y Mexicana que con Cayetano Valdés se destacaron desde Lima para explorar el paso de Juan de Fuca en América Septentrional, viaje del que rindió relación que fue publicada. Galiano regresó a España desde San Blas de Nueva España en 1794. Al mando del navío Vencedor, de la escuadra de Mazarredo, participó en las acciones del bloqueo inglés sobre Cádiz (1797-1798). Con su navío hizo viaje a Veracruz y La Habana para conducir caudales a la Península, lo que ejecutó por derrotas desusadas y entró en Santoña (1799). Hizo nuevo viaje a Veracruz y Cuba, donde le sorprendió la paz de Amiens (1801), regresando a España en 1802. Mandó el navío Bahama con el que hizo viaje a Nápoles para traer a España a la princesa María Luisa de Parma, tocando previamente en Túnez en misión diplomática. Vuelto a Barcelona pasó de nuevo a Nápoles, donde tomó el mando de la fragata Soledad, para efectuar el levantamiento hidrográfico (1804). Volvió a tomar el mando del Bahama donde halló muerte en el combate de Trafalgar.

"Y todavía me dan ganas de llorar cuando me acuerdo de don Dionisio Alcalá Galiano, el más valiente brigadier de la armada. Eso sí, tenía un genio fuerte y no consentía la más pequeña falta; pero su mucho rigor nos obligaba a quererle más, porque el capitán que se hace temer por severo, si a la severidad acompaña la justicia, infunde respeto, y, por último, se conquista el cariño de la gente... ¿En la náutica? Sabía más que Merlín y que todos los doctores de la Iglesia. ¡Si había hecho un sin fin de mapas y había descubierto no sé que tierras que están allá por el mismo infierno! ¡Y hombres así los manda a una batalla para que perezcan como un grumete!"

(PÉREZ GALDÓS, B., Trafalgar..., pp. 171-172)

CAYETANO VALDÉS Y FLORES

Cayetano Valdés sentó plaza de guardiamarina en 1781. Se halló en el combate de Espartel a las órdenes de Luis de Córdova contra la escuadra inglesa de Howe (1782), y en Argel a las órdenes de Barceló (1784). Participó en la expedición de Malaspina (1789-1794). Tuvo destacada actuación al mando del navío Pelayo en el combate de San Vicente (14 de febrero de 1797), donde en una acto de heroísmo salvó al Santísima Trinidad de caer en manos británicas. A las órdenes de Mazarredo participó en las acciones de desbloqueo de Cádiz en (1797-1799). En 1799 con la misma escuadra se trasladó a Brest, donde pasó a mandar el Neptuno, insignia de Gravina. Tomó parte en la expedición combinada hispano-francesa que salió de Brest para sofocar la rebelión de Santo Domingo; después de asistir a la toma de Guárico y Puerto Delfín pasó a La Habana desde donde se restituyó a Cádiz (1802).

"... y el español Neptuno del brigadier Valdés se bate desesperadamente con dos navíos ingleses que le cortaron el paso cuando se dirigía en ayuda del Santísima Trinidad. Pumba, pumba. Requetepumba. En un momento, bajo el intenso fuego enemigo, el Neptuno pierde el mastelero de velacho y media cofa del trinquete, con un montón de obenques yéndose a tomar por saco. Esta vez, piensa Rocha con amargura, Cayetano Valdés no va a poder repetir su hazaña del Cabo San Vicente, cuando con el Pelayo salvó a Trinidad de caer en manos inglesas. Ni harto de sopas. Ya será para darse con un canto en los dientes si, tal como está el patio, consigue salvarse él".

(PÉREZ REVERTE, A., Cabo Trafalgar..., p. 180).

Al mando del mismo Neptuno, se batió con heroísmo, no exento de indisciplina para con Dumanoir, en Trafalgar, donde recibió una herida grave. Regresando a Cádiz, ascendió a jefe de escuadra, haciéndose cargo de la de Cartagena, que trasladó a Mahón para evitar que cayera en poder de Francia (1808).

Declarada la guerra de la Independencia, pasó al Ejercito y, al mando de una división de las fuerzas de Blake, se encontró en la batalla de Espinosa de los Monteros. En 1809 ascendió a teniente general y fue nombrado capitán general de Cádiz. Regresado Fernando VII, tomó partido por el liberalismo y fue confinado al castillo de Alicante. Repuesto en su destino de Cádiz en 1820, tras el triunfo de Riego, fue Diputado a Cortes (1822-1823). Resistió al ejército del duque de Angulema. Condenado a muerte, pasó a Gibraltar en 1823 y de allí a Inglaterra, donde se exilió hasta 1833. Coronada Isabel II fue repuso en el mando del Departamento de Cádiz y nombró capitán general de la Armada. Falleció en San Fernando en 1835.

BALTASAR HIDALGO DE CISNEROS

"[El Bucentaure se ha rendido], el Santísima Trinidad, ése sí, continúa haciendo un fuego espantoso, batiéndose como un gato panza arriba con tres navíos que lo estrechan muy de cerca, y que se llevan lo que no está escrito. Falcó también puede imaginar a la plana mayor del cuatro puentes español, al jefe de la escuadra Cisneros y a su capitán de bandera, si es que siguen enteros, mirando de reojo la tricolor arriada del almirante francés". PÉREZ REVERTE, A., Trafalgar... p. 208

Ingresó en la armada en 1770. Navegó mucho por aguas de la Península y América desde 1772 a 1778, asistiendo en diferentes buques al socorro de Melilla, expedición contra Argel y la primera campaña del Canal de la Mancha en la escuadra de Luis de Córdova. En 1780, al mando de la balandra Flecha apresó los corsarios británicos Rodney y Nimbre, y en 1781, al mando de la fragata Santa Bárbara, capturó otros cuatro de la misma nacionalidad. Comandante del jabeque Mallorquín, asistió a la expedición contra Argel (1783). Tomó parte muy activa en la guerra contra Francia entre 1790 y 1795 al mando de diversos navíos y divisiones. Como comandante del navío San Pablo contribuyó a evitar el apresamiento del Santísima Trinidad en el combate de San Vicente (1797). Entre 1798 y 1802, que ascendió a jefe de escuadra, mandó el Santa Ana y varias divisiones con las que hizo campaña en el Mediterráneo y golfo de Cádiz. En 1805, siendo general del arsenal de Cartagena, a sus instancias obtuvo embarco en el Neptuno, en Ferrol, y se trasladó a Cádiz, donde trasbordó su insignia al Santísima Trinidad, participando en el combate de Trafalgar (21 de octubre de 1805), del que resultó herido y prisionero al irse a pique su navío. Ascendido a teniente general el 7 de noviembre del mismo año, se trasladó a Cartagena. Al iniciarse la guerra de la Independencia, Cisneros se hizo cargo de dicho departamento, de donde pasó a Montevideo en 1809, nombrado virrey de Buenos Aires. Hizo frente a los independentistas del Río de la Plata, pero arrestado, fue conducido de nuevo a Europa al año siguiente. Regresando a Cádiz, fue sucesivamente vocal de la Regencia (1812), capitán general del Departamento de Cádiz (1813), ministro de Marina (1818) y, después de varias vicisitudes, fue nombrado en 1823 capitán general del Departamento de Cartagena, donde falleció el 9 de junio de 1829.

FRANCISCO ALCEDO Y BUSTAMANTE

Alcedo ingresó en la Armada en 1774. De oficial navegó por el Mediterráneo embarcado en los jabeques Gamo -con el que participó en la expedición contra Argel (1775)-, Atrevido y fragata Santa Marta. En la Santa Dorotea hizo campaña en las Antillas y Seno Mejicano (1776). Participó en la expedición contra Pensacola a bordo de la fragata Nuestra Señora de la O (1781). Embarcado en el navío San Dámaso participó en la campaña del canal de la Mancha y bloqueo de Gibraltar (1782), resultando herido en la función de las baterías flotantes. Después de varios destinos de mar y tierra, ascendió a capitán de fragata en 1791; en el navío San Eugenio se halló en la toma del fuerte del Delfín (1794), en las Antillas. Obtuvo el mando del navío San Ramón y después del Asia con los que desempeñó distinguidas comisiones. En junio de 1805 se le confió el mando del navío Montañés, sobre cuya cubierta encontró una muerte gloriosa durante el combate de Trafalgar, el 21 de octubre de 1805.

IGNACIO MARIA DE ÁLAVA

"El heroico comandante del Santa Ana, don Ignacio M. de Álava, viendo que se aproximaban algunos navíos españoles, salidos de Cádiz, con objeto de represar los buques prisioneros y salvar la tripulación de los próximos a naufragar, se dirigió en tono patriótico a su abatida tripulación. Esta respondió a la voz de su jefe con un supremo esfuerzo; obligaron a rendirse a los ingleses que custodiaban el barco; enarbolaron de nuevo la bandera española y el Santa Ana quedó libre...".

(PÉREZ GALDÓS, B., Trafalgar..., p. 145)

Álava ingresó en el servicio en 1766. A partir de 1768 navegó mucho en operaciones contra el corso berberisco. En 1781 obtuvo el mando del jabeque San Luis, y después de varios destinos de mar, hizo Álava la campaña del bloqueo de Gibraltar, acción de las baterías flotantes y combate del cabo Espartel (1781-1782). Ascendido a capitán de navío se le confió el mando de la fragata Sabina. En 1787 fue mayor

general de la escuadra de evoluciones de Lángara, y en 1790, con igual cargo, pasó a la el marqués del Socorro que fue a Liorna en busca del príncipe de Parma. Al mando del navío San Francisco de Paula acudió en socorro de la escuadra de Lángara, destino con el que asistió a la campaña de Rosellón (1793-1794) y, en consecuencia, ascendió a jefe de escuadra en 1794. El año siguiente tomó el mando de una escuadra destinada a dar la vuelta al mundo; en Manila organizó las fuerzas navales de Filipinas y regresó a Cádiz en 1803. Durante el viaje fue ascendido a teniente general, y el 15 de febrero de 1805 nombrado segundo jefe de la escuadra de Gravina; al salir éste para Martinica quedó al mando de las fuerzas que permanecieron en Cádiz. A bordo del Santa Ana se halló en el combate de Trafalgar, del que salió herido grave. Al fallecer Gravina quedó al mando de la escuadra; en 1808 pasó a Sevilla y luego a Cádiz. En 1810 se hizo cargo del mando del apostadero de La Habana, para regresar a Cádiz dos años después, nombrado capitán general del departamento. En 1814 fue destinado al Consejo Supremo del Almirantazgo; elevado a la dignidad de capitán general de la Armada el 24 de febrero de 1817, fallecía tres meses más tarde.

FRANCISCO JAVIER DE URIARTE Y BORJA

"... y Uriarte quedó al fin enteramente sólo en el alcázar, cubierto de muertos y heridos. Ni aun entonces se apartó su vista de los barcos ingleses ni de los movimientos de nuestra artillería; y el imponente aspecto del alcázar y la toldilla, donde agonizaban sus amigos y subalternos, no conmovió su pecho varonil, ni quebrantó su enérgica resolución de sostener el fuego hasta perecer. ¡Ah!, recordando yo después la serenidad y estoicismo de don Francisco Javier Uriarte, he podido comprender todo lo que nos cuentan de los heroicos capitanes de la antigüedad". (*PÉREZ GALDÓS, B., Trafalgar...,* pp. 112).

Uriarte sentó plaza de guardiamarina en 1774. Se halló en las campañas de Argel (1775) y Santa Catalina (1776-1777). A las órdenes de Luis de Córdova y al mando del navío Firme concurrió al bloqueo de Gibraltar y combate del cabo Espartel (1782). Participó en la expedición científica al estrecho de Magallanes, a las órdenes de Antonio de Córdova (1788-1789). Sirvió en la campaña del Rosellón (1793) y el año siguiente, mandando la fragata Lucía, realizó un viaje al Río de la Plata para traer caudales. Obtuvo sucesivamente los mando de los navíos Terrible y Concepción de la escuadra de Mazarredo, con el que estuvo en Brest, el Príncipe de Asturias, el Guerrero, el Argonauta- con el que transportó a los Reyes de Etruria- y, finalmente, el Santísima Trinidad, con el cual participó en el combate de Trafalgar, resultando herido y prisionero de guerra. En 1806, ascendido a jefe de escuadra, Uriarte fue nombrado mayor general de la escuadra estacionada en Cádiz y consejero de la Guerra. Se encontraba en Madrid al ocurrir los sucesos de 1808, por lo que se presentó a la Junta de Sevilla y fue nombrado gobernador militar de la isla de León, donde asistió al sitio a que fue sometida la plaza por los franceses. En 1811 obtuvo el mando del arsenal de La Carraca y de allí pasó a Cartagena como gobernador político y militar. Ascendido a teniente general de la Real Armada, fue nombrado capitán general del departamento de Cartagena en 1816. En 1822 se retiró a El Puerto de Santa María, donde falleció en noviembre de 1842, en el empleo de capitán general de la Real Armada que había obtenido en 1836.

LOS PROTAGONISTAS FRANCESES

PIERRE CHARLES VILLENEUVE

"Lo principal es que todos los marinos de aquí están muy descontentos del almirante francés, que ha probado su ineptitud en el viaje a la Martinica y en el combate de Finsiterre. Tal es su timidez y el miedo que tiene a los ingleses, que al entrar aquí la escuadra combinada en agosto último no se atrevió a apresar el crucero inglés mandado por Collingwood, y que sólo constaba de tres navíos. Toda nuestra oficialidad está muy mal, por verse obligada a servir a las órdenes de semejante hombre. Fue Gravina a Madrid a decírselo a Godoy, previendo grandes desaires si no ponía al frente de la escuadra a un hombre más apto; pero el ministro le contestó cualquier cosa, porque no se atreve a resolver nada; y como Napoleón anda metido con los austriacos, mientras él no decida… Dicen que éste también está muy descontento de Villeneuve y que ha determinado destituirle; pero entretanto… (*PÉREZ GALDÓS, B., Trafalgar...,* p. 78)